

BRAUN NÜRNBERG

Start in den Frühling

und in die neue-Fotosaison mit mit Wechseloptik und Messucher *Paxette*

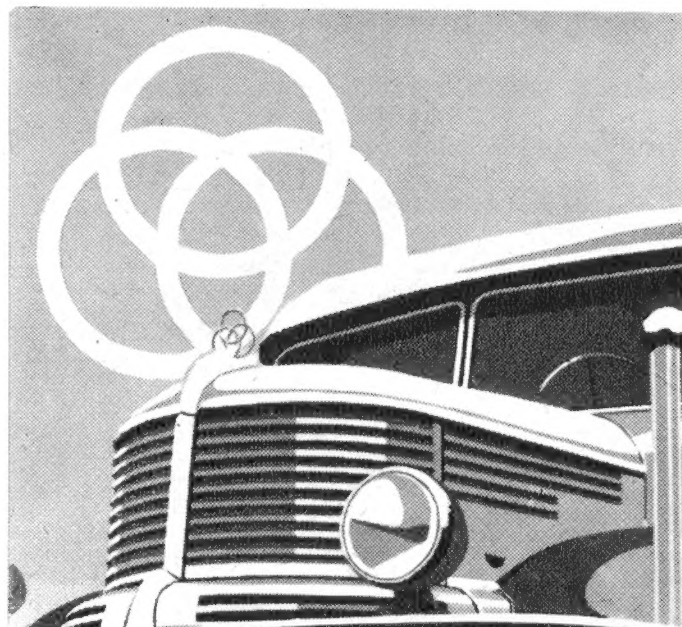


Eine System-Kleinbildkamera, die jede fotographische Aufgabe spielend bewältigt.

Von DM 120.– bis DM 177.–

Günstige Teilzahlungsbedingungen

CARL BRAUN CAMERAWERK NÜRNBERG

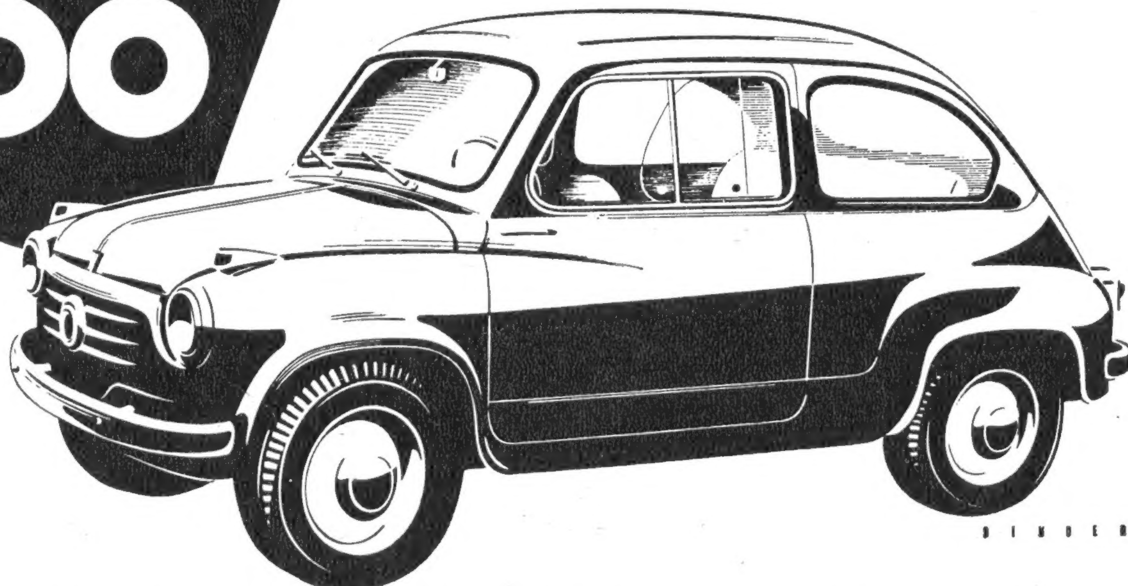


KRUPP

LASTKRAFTWAGEN

MIT KOMPRESSOR-BREMSE

FIAT 600



Der kleine Riese

- 4 geräumige Sitze
- 4 Takt-Motor/Heck
- 4 unabhängig aufgehängte Räder
- 4 Gang-Getriebe, synchronisiert

Spitzengeschwindigkeit über 95 km/st. FIAT's kleinster Wagen mit dem größten Innenraum

FIAT AUTOMOBIL-AKTIENGESELLSCHAFT HEILBRONN (NECKAR)

Vertretungen an allen größeren Plätzen

Briefe an die Redaktion – Forum der Lesermeinungen

Verkehrsampeln sollten blinken

Mit gemischten Gefühlen wird wohl jeder Kraftfahrer abends in den Verkehrstrubel einer ihm fremden Großstadt fahren. Viele Gefahren und Hindernisse von allen Seiten bedrohen ihn. Vor allem sollte man den Ampeln ihre Starrheit nehmen, man sollte sie nämlich nicht konstant rot, grün oder gelb leuchten, sondern kurzimpulsig blinken lassen, wie etwa die Blinklichter an Kraftfahrzeugen. Es ist oft unmöglich, aus dem Gewirr der Lichtreklamen ein unscheinbares rotes Licht festzustellen und als offizielle Verkehrsampel zu erkennen.

Rolf Bähn in Wangen (Allgäu)

Lloyd-Test

(Zu zwei Leserbriefen in Heft 4, Seite 1)

Die Erwiderungen zu Ihrem Lloyd-Test haben mich interessiert. Aus eigenen Erfahrungen kann ich Ihnen sagen, daß ich die gleichen Werte erzielt habe, die in Ihrem Test ermittelt wurden. Ich wüßte nicht, inwiefern Ihre Leistungsangaben nicht exakt sein sollen.

Dieter Stender in London-Richmond

*

Ich möchte Herrn Wilde sagen, daß der vom Tester mit 68 km/st erzielte Durchschnitt nicht nur keine Übertreibung ist, sondern nicht mal eine außergewöhnliche Leistung darstellt. Mit meinem Lloyd 1954 bin ich bereits mehrere Male von Lübeck nach Essen-S (480 km) in knapp 7 Stunden (ohne Unterbrechung) gefahren, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 68,5 km/st entspricht.

Dr. Peter-Paul Kilian in Lübeck

*

Ausgerechnet ein Bremer und ein Sindelfinger Leser zeigten sich so betont ungläubig zum Lloyd-Test in Heft 2. Ich fahre selbst mit meinem alten 300er - Lloyd nicht viel langsamer.

Rudolf Unger, Konrektor in Braunschweig

*

Ich fuhr 24 Jahre lang Motorrad, habe Maschinen wie die DKW SB 500, BMW R 71 und Horex-Regina besessen und bin mit und ohne Seitenwagen gefahren. Als Mopedfahrer fühle ich mich also nicht angesprochen. Ende 1953 tauschte ich meine Regina gegen einen Lloyd aus. Weiter langte es nicht. Ich war überzeugt, daß ich auf jeder längeren Fahrt das heulende Elend bekäme und mich auf jedem Alpenpaß rasieren müßte ... Die größte Überraschung für mich waren die unglaublich hohen Durchschnitte, die man mit diesem Fahrzeug auf langen Strecken erzielen kann, außerdem die im Vergleich zum Motorrad geringe Notwendigkeit des Schaltens. Bei der Regina mit Beiwagen muß man ganz anders im Getriebe rühren! ... ist mir der Vorwurf mangelnder Sachlichkeit Ihres Testberichtes direkt unverständlich.

Lothar Müller, Uhrmachermeister in Mülheim (Baden)

Schockbehandlung

In der Spalte „Ganz kurz" in Heft 2/1955 schreiben Sie zu dem Thema des sofortigen Abtransports Unfallverletzter mit Recht, daß vor den Abtransport Verletzter ggf. die Durchführung der notwendigen Schockbehandlung gehöre. Im Zusammenhang damit bezeichnen Sie die „Ausbildung der Ärzte auf diesem Gebiet als oft noch unzureichend".

Ihre Ansicht scheint mir ebenso abwegig wie die Annahme, daß ein Motorenschlosser nicht wisse, was ein Vergaser ist. Ich bin sicher, daß Sie einem Arzt die Kenntnis vom Schock und seiner Behandlung ruhig zutrauen dürfen. Sie würden sich hingegen sehr verdient machen, immer wieder Gelegenheit zu nehmen, den Kraftfahrer darauf hinzuweisen, daß er sich bei Unfällen ärztlichen Anordnungen widerspruchslos fügt und nicht mit der törichten Angabe, er sei „auch Sanitäter gewesen", Schaden stiftet. Zahlreiche mündliche und schriftliche Berichte von Ärzten über ihre Erlebnisse bei Verkehrsunfällen verzeichnen geradezu als Gesetz die Tatsache des „Besserwissens" medizinischer Laien, deren daraus resultierende Fehlhandlungen bis zur Hetze gegen den Arzt gehen, weil er Maßnahmen trifft, die eben wegen der Unkenntnis des Themas „Schock" beim Publikum dessen Widerspruch finden. Wenn z. B. eine Ärztin mir berichtete, daß sie, zufällig Zeuge eines Verkehrsunfalls geworden, einen Verletzten mit einem Schädelbruch sachgemäß behandelte und andere Zeugen aufforderte, einen Krankenwagen für den notwendigen liegenden Transport zu bestellen, aus der Menge bedroht worden sei, weil sie den Verletzten „nur nicht mit ihrem PKW sitzend transportieren wolle, um sich nicht die Polster schmutzig zu machen", dann spricht das wohl Bände.

Dr. med. H. Effenberger, Obermedizinalrat in Warstein (Sauerland)

Elektro- statt Rollermobile

(zu AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 4, Seite 5)

Vielleicht interessieren in diesem Zusammenhang die Phantasien von Pennälern aus dem Jahre 1900, welche für neuzeitliche technische Mittel nicht mehr so aussichtslos sein dürften: Unser Idealfahrzeug von dazumal hatte 3 oder 4 Nabenelektromotoren (wie Lohner-Porsche), eine Leichtbatterie und außerdem einen dauernd laufenden kleinen selbstregelnden Verbrennungsmotor. Die Akkumulatorenbatterie sollte als „energetischer Windkessel" wirken und für Steigungen den nötigen Energievorrat liefern. Daß wir Lausejungen auch damals schon an „energiespeichernde Bremsen" dachten, im Gefälle die Nabenmotoren also als Dynamos arbeiten und die Batterie ebenfalls speisen sollten, versteht sich ja von selbst. Gebaut haben wir ein solches Ding nicht. Aber das Phantasieren und Skizzieren war wundervoll.

Wa. O.

Strafmandat

Aus der Seitenstraße auf die Hauptverkehrsstraße fahrend, Vorfahrtschild, stoppe ich. Da die Sicht behindert ist durch ein zu nahe an der Ecke parkendes Auto, lasse ich meinen Wagen so weit vorrollen, bis ich freie Sicht habe. Hierbei stand ich so weit auf der Hauptstraße (die Planken in Mannheim), daß die Hinterräder meines VW mit dem Bürgersteigabschluß in einer Linie waren. In ca. 40 m Entfernung kommt ein Krad auf mich zu, das offensichtlich döst. Im letzten Augenblick sieht er mich, will hinter mir durch — beiderseitig Materialschaden, sonst harmlos. Ich hielt es für richtig, den Wagen zu stoppen, als ich des Krades ansichtig wurde, um ihm die Vorfahrt zu belassen und ein Unglück zu vermeiden. Wie das Krad aber reagierte, wäre es besser gewesen, zügig loszufahren, zumal es zeitlich gereicht hätte. Ich erhalte ein Strafmandat mit DM 85.—, Einspruch mit Bitte, wie ich mich hätte verhalten sollen. Ermäßigung auf DM 40.— und Hinweis, daß mein Beifahrer hätte aussteigen und sich überzeugen sollen, ob Einfahrt frei, da durch falsch parkendes Auto meine Sicht behindert.

Ich schreibe Ihnen dies nicht wegen der Strafe, sondern weil ich überzeugt bin, daß dieser Fall insbesondere bei LKWs mit langer Motorhaube Tausende von Parallelen hat und nach meiner Auffassung die Verkehrsordnung oder Rechtsprechung eine Lücke hat.

Claus Giulini, Waschautomat in Heidelberg

Er kann schon fahren!

Dieser Artikel von Herrn Strepp hat in den Leserbriefen, Heft 4, so strenge Kritik bei den Fahrlehrern hervorgerufen, daß man versucht ist, seinen Senf dazuzugeben.

Zunächst hätte ein nüchterner Stil Herrn Strepps Artikel vielleicht zu mehr Ansehen verholfen. Er hat sich ein wenig im Ton geirrt. Die Fahrlehrer fühlten sich angegriffen, verspottet, ja verhöhnt und reagierten dementsprechend.

Dann sind die angeführten Vorschläge nicht durchführbar, zumindest nicht in naher Zukunft. Wollen Sie, Herr Strepp, zum Finanzminister gehen und um Zuschuß, Exerzierplätze und Schmierseife bitten? Der gibt Ihnen nichts, der hat andere Sorgen.

Wer aber von diesen (gestatten Sie mir den Ausdruck) Streithanseln, die sich da kränken und kündigen, hat darüber nachgedacht (und geschrieben), wie man den Mißstand mit bestehenden Mitteln beseitigen könnte?

Ich bin der Ansicht, daß ein Fahrschüler sich erst mit dem Fahrzeug vertraut machen muß, möglichst ohne den störenden äußeren Einfluß des Verkehrs. Dafür brauchen wir nicht unbedingt Exerzierplätze, es gibt genug ruhige Straßen draußen vor den Städten. Hier in München aber quälen Tag für Tag erbarmungslose Fahrlehrer ihre Schüler mitten durch die Stadt, selbst zwischen 17 und 18 Uhr über den Stachus. Bei solchen Methoden kann sich der Neuling nicht auf das Fahrzeug konzentrieren, weil er aus der Angst einfach nicht herauskommt. Also doch hinaus aufs Kuhdorf für mindestens 5 von 10 Stunden!

Allerdings sind auch bei diesem Verfahren 10 Stunden zu wenig, um den Neuling so fit zu machen, wie Herr Strepp es will. Dazu reichen auch 50 Fahrstunden nicht. Was hilft es dem Anfänger, wenn er zwar schnell fahren kann, aber die Erfahrung noch nicht gemacht hat, daß in der Kurve einer stehen kann oder daß er mit abgeblendetem Licht das Hindernis auf der Autobahn vielleicht doch zu spät sieht? Autofahren ist Erfahrung, in Jahren erworben und nicht in Stunden. Langsamfahren, Schnellfahren, in der Stadt und am Berg, die Sorten Schnee, Eis, Nebel, verschiedene Fahrzeuge, die auch ebenso verschieden reagieren, und das Wissen um sich selbst, was man sich gerade an diesem Tag zutrauen darf — wer hat's in 50 Stunden erlernt? Überhaupt, wie soll auf dem Exerzierplatz der Nebel gemacht werden, bei vielleicht strahlender Sonne und Windstärke 2?

All dies — seien wir ehrlich — wissen wir, aber nicht der Fahrschüler. Wenn der den ersehnten Schein hat, ist er reif für höchstens 40 in der Stadt und vielleicht 50—60 draußen.

Ich bin nicht sicher, ob meine Vorschläge das Alleinseligmachende darstellen. Und deshalb habe ich eine Bitte: Könnten nicht beide Parteien den so laut hingeworfenen Handschuh leise wieder aufheben, sich zusammentun und in akademischen Tonarten beraten, wie man es besser macht? Die Sache wäre es wert.

Hans Kutschke in München 22

*

Ich kann gar nicht verstehen, warum einige Fahrlehrer Ihre Zeitschrift auf diesen Artikel hin abbestellt haben. Aber, aber, haben denn die Kollegen gar keinen Sinn für Humor? Jede Zeitschrift hat doch eine humoristische Ecke oder Spalte! Für diese zeichnet doch in Ihrer Herr Strepp verantwortlich, nicht wahr? Ich möchte doch an die vorausgegangenen lustigen Ergüsse des Herrn Strepp erinnern: „Kilometer-Millionär", „Unfalle richtig", „Auslassungen über den § 13", und nicht zuletzt „Strepp als Tiefseetaucher". Wie habe ich mich darüber amüsiert! Oder war das alles ernst gemeint?

Ing. Rudolf Steinle, Fahrschule in Emmendingen

Kupplungs-Dämmerung

(siehe AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 1)

Das Problem der automatischen Kupplung ist hochinteressant. Die Lösung von Ing. Graßmuck hat viel für sich, läßt aber doch ein paar Fragen offen.

Ein paar Beispiele: jeder, der in der Schweiz die Fahrprüfung auf einem Auto macht, muß zeigen, wie er den Wagen an einer steilen Straße sichert. Er muß nahe an den Randstein fahren, in der letzten Sekunde vor dem Anhalten die Vorderräder ca. 30—40° nach rechts einschwenken, Handbremse anziehen und, wenn er abwärts steht, den Rückwärtsgang einschalten. Steht er bergaufwärts, dann den 1. Gang. Nachher kommt das Anfahren am Berg. Rollt der Wagen dabei auch nur 5 cm rückwärts, so ist die Prüfung nicht bestanden. Nun, dieses Anfahren dürfte mit der automatischen Kupplung leicht sein, das Sichern am Berg jedoch unmöglich.

Am 4. Januar 1955 waren weite Gebiete, nicht nur unseres Landes, infolge eines Eisregens vollständig mit einer glasglatten Eisschicht bedeckt. Wir trafen auf weite Strecken keinen Autofahrer, der mehr als 30 km/st gefahren wäre. In der Ebene wie am Berg stellte sich das Problem, nur ganz genau so viel Gas zu geben, daß die Räder fassen. Beim Bremsen: nur mit dem Motor, im 1. oder 2. Gang; jeder, der auf die Bremse ging, kam unrettbar ins Schlitteln. Es war buchstäblich ein Kunststück, bei diesen Verhältnissen ohne Rutscher, ohne Zusammenstoß ans Ziel zu gelangen. Es hat, z. B. in Zürich, überraschenderweise nicht einen einzigen



schweren Unfall gegeben, jedoch unzählige verbeulte Stoßstangen, Kotflügel und Gartenzäune, und bei den Fußgängern 25—30 Knochenbrüche.

Bei solchen Verhältnissen kann sich die automatische Kupplung verhängnisvoll auswirken, denn da müssen wir auch unter der Leerlauf-Drehzahl noch den vollen Kraftschluß zwischen Motor und Hinterrad haben.

Das gleiche gilt aber vom Fahren auf Bergstraßen ganz allgemein. Jeder auch nur halbwegs erfahrene Autofahrer wird auf einer Bergstraße beim Hinabfahren den Motor zum Bremsen benützen, also je nachdem im 2. oder 3. Gang bergabfahren und die Fußbremsen nur dort benützen, wo der Motor als Bremse nicht mehr ausreicht. In engen Kurven wird er im 2. Gang unter die Leerlaufdrehzahl kommen, in den Bereich, da die automatische Kupplung von selbst auskuppelt, der Wagen nun im Freilauf fährt. Wir benötigen darum eine Vorrichtung, die erlaubt, das automatische Auskuppeln zu sperren, genau wie man bei DKW, ROVER usw. den Freilauf ein- und ausschalten kann.

Als die ersten Wagen von Chrysler mit der Flüssigkeits-Kupplung kamen, fuhr der damalige Chefverkäufer des Importeurs mit einem solchen Wagen über den Gotthardpaß. Resultat: im Tale angelangt, mußte er alle 4 Bremsbeläge erneuern lassen . . ., worauf dann beim Werk eine Sperrmöglichkeit eingebaut wurde, wie sie heute jedes automatische Getriebe und jede hydraulische Kupplung aufweist. Wenn Herr Ing. Graßmuck uns dafür eine Lösung bereithält, dann kann aus der Kupplungsdämmerung eine Morgensonne werden.

Fritz Streckeisen in Herrliberg/Zürich

Verkehrsverhältnisse in Nürnberg

Ich lese regelmäßig Ihre Zeitschrift und freue mich immer über die frische Art, mit der Sie Mißstände in Verkehrs- und anderen Fragen angehen. Leider habe ich bis heute — von der leidigen Schilderkrankheit abgesehen — eine Stellungnahme von Ihnen oder aus Leserkreisen vermißt über ein nach meinem Dafürhalten sehr bedenkliches Übel, das allerdings meist sehr geschickt getarnt wird: die ortspolizeilichen Vorschriften!

Wer mit offenen Augen durch meine Heimatstadt Nürnberg fährt, dem fällt auf, daß es der Stadtpolizei großartig gelungen ist, alle Wege von Straßenbahnen und städt. Omnibussen durch eine Unzahl von Vorfahrtschildern abzuschirmen, ohne Rücksicht darauf, ob dies dem Verkehr bekommt oder nicht, ob es mit den allgemeinen Richtlinien der StVO in Widerspruch steht oder nicht. Weiter fällt dem aufmerksamen Beobachter natürlich sofort auf, daß diese Abschirmung der „städtischen" Verkehrswege nichts weiter ist als eine Sicherung des Stadtsäckels, weil bei Karambolagen der andere Teilnehmer ja immer ein Zeichen nicht beachtet und somit von vornherein seine freiwillige Haftpflicht dokumentiert hat.

Einige Beispiele: Vom beinahe weltberühmten Karussell des Nürnberger Plärrers rollt der gesamte Verkehr nach zwei Hauptausfallrichtungen (München und Stuttgart) durch die Gostenhofer Hauptstraße. Einen halben Kilometer weiter biegt der Verkehr nach links in die Bauerngasse ab. Rechts bleibt ein toter Arm der Bauerngasse liegen, der reichlich hundert Meter lang ist, und durch den so gut wie kein Verkehr fließt, weil die dahinterliegende Straße vom Plärrer her gesperrt und von der Gegenrichtung her eine bessere Zufahrt vorhanden ist. Lediglich zwei Straßenbahnlinien passieren das tote Stück im Verlauf von 10 Minuten in beiden Richtungen. Wegen dieser beiden Bahnen wird der ganze Hauptverkehr gestoppt durch eine Vorfahrt-Warntafel und der tote Arm der doppelten Hauptverkehrsstraße übergeordnet.

Auf dem Wege nach Zabo fährt der städt. Omnibus durch die Stephanstraße, die eine wesentlich geringere Verkehrsdichte aufweist als die sie kreuzende Flaschenhofstraße. Trotzdem stand dort immer ein Vorfahrtschild, noch dazu, obwohl an beiden Ecken eine Bus-Haltestelle ist, der Bus also beim langsamen Anfahren ohne weiteres Rücksicht auf den Verkehr nehmen könnte. Mitnichten: seit kurzem wurde das Vorfahrtschild in ein Stoppschild umgewandelt!

Damit wird die städt. Verkehrspolizei als Funktion des Fiskus entlarvt, was sie nicht sein soll und nicht sein kann, wenn sie ihrer Aufgabe gerecht werden will.

H. W. Ziegler, Industrie-Vertretungen in Nürnberg

Die Redaktion AUTO, MOTOR und SPORT hat das Verkehrsaufsichtsamt der Stadt Nürnberg gebeten, zu dieser Zuschrift kurz Stellung zu nehmen. Wir erhielten folgende, geradezu klassische Auskunft:

Der Stadtrat zu Nürnberg — Verkehrsaufsichtsamt —

Sehr geehrte Herren!

Erfreulicherweise scheint Ihre Zeitschrift nicht nur den Fachkreisen manche wertvolle Anregung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu geben, sondern auch Personen zu einer Kritik zu ermutigen, die erkennen läßt, daß über die Anwendung und Auslegung des Verkehrsrechts teilweise noch erschreckende Unklarheiten bestehen.

Damit ist wohl am sinnfälligsten klargestellt, was von der dem Polizeipräsidium Nürnberg zugesandten Kritik eines Ihrer Leser über Verkehrsverhältnisse im Nürnberger Stadtgebiet, die seiner Meinung nach untragbar wären und eine einseitige Bevorzugung zugunsten der Straßenbahn darstellen würden, zu halten ist. Eine ins einzelne gehende Erwiderung wird vom Verkehrsaufsichtsamt für unzweckmäßig gehalten, weil diese doch nur von lokalem Interesse sein kann und eine gewisse Ortskenntnis vorausgesetzt werden müßte, die auch offenbar dem Einsender fehlt.

Es darf Ihnen aber empfohlen werden, dem Einsender mitzuteilen, sich mit dem Verkehrsaufsichtsamt Nürnberg, Ludwigstraße 36, in Verbindung zu setzen, damit ihm anhand entsprechender Unterlagen der Beweis über die Richtigkeit und Zweckmäßigkeit der von ihm kritisierten Verkehrsregelung erbracht werden kann.

Hochachtungsvoll gez. Bermüller

Handbremse

Bei der routinemäßigen Überprüfung meines Mercedes 170 S durch den TÜV bemängelte der prüfende Ingenieur, daß die Verzögerung der Handbremse, die er mit einem Gerät feststellte, nicht genügte und verlangte eine entsprechende Änderung. Soviel mir bekannt ist, ist nur die Verzögerung für die Fußbremse vorgeschrieben. Ich bitte Sie um Nachricht, ob auch eine Mindestverzögerung für die Handbremse in der Zulassungsordnung vorgeschrieben ist.

Stephan Studert, Weingutsbesitzer in Wehlen (Mosel)

Jawohl, ist vorgeschrieben. Die StVZO. verlangt für die Betriebsbremse (Fußbremse) eine Minimalverzögerung von 2,5 m/s², für die Feststellbremse (Handbremse) von 1,5 m/s². Und wenn sich ein Prüfingenieur auch mit diesen, für heutige Verhältnisse völlig unzureichenden Werten nicht zufrieden gibt, dann hat er völlig recht. Gar nicht groß genug können die Ansprüche sein, die man an die Bremsen stellt, denn sie sind ein ausschlaggebender Faktor für die Verkehrssicherheit. Die wenigsten unserer Automobilfabriken tragen dem freilich Rechnung, die oft geradezu lächerlichen Handbremslein „modernster" Modelle beweisen es.

Redaktion AUTO, MOTOR und SPORT

Ihre Majestät, die amerikanische Hausfrau

(siehe AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 2)

Wenn ich zu obigem Artikel Stellung nehme, so nicht zuletzt deshalb, weil gerade in Ihrer Zeitschrift seit Jahren der „fahrende Raum" propagiert wurde.

Wenn wir uns in langsamer Entwicklung nun diesem Raum endlich nähern, ohne allerdings das amerikanische Maß schon erreicht zu haben, so scheint drüben — nach der Ansicht von Mr. Pomeroy — dieser Raum schon zu groß geworden zu sein.

Von der Hausfrau, der laut Überschrift der Artikel geweiht sein soll, schwenkt der Verfasser recht bald auf Leute, die Mut und Geschicklichkeit besitzen sollen, damit ihnen das Fahren Vergnügen bereitet, auch bei „Wettfahrten aller Art".

Das ist ja schon etwas ganz anderes — und ich glaube nicht, daß die amerikanische Hausfrau, so sicher und gut sie in der Stadt fahren wird, gerade Lust zu einer Rallye Monte Carlo haben wird. Die Hausfrau — und nicht nur die amerikanische — will ja gar nicht zeigen, „was sie kann, was Gasgeben, Lenken und Bremsen heißt". Es ist auch gar nicht nötig, daß sie dies „Erlebnis bisher selbst gehabt" hat, sondern für die amerikanische Hausfrau ist das Autofahren ebenso selbstverständlich wie für andere, sich den Einkaufskorb über den Arm zu hängen, bevor sie in die Stadt gehen. Dafür also schuf man den fahrenden Raum, die automatische Kraftübertragung und meinetwegen auch Servobremse und -lenkung. Warum soll man nun wieder zurückschalten und der Hausfrau den Morris Minor oder Renault 4 CV empfehlen, den man ja wenigstens in einem Lande, Amerika, nicht mehr nötig hat.

Dann noch etwas zum Technischen: Mr. Pomeroy hält es für fast unmöglich, den heutigen amerikanischen Personenwagen „aus Situationen heil herauszumanöverieren, wie sie im europäischen Kraftverkehr die Regel sind".

Ich möchte dazu nur ein paar afrikanische Beispiele anführen, um dies zu widerlegen. In Südafrika, wo natürlich der amerikanische Wagen dominiert, gibt es verschiedene Leute, die die Strecke Kapstadt—Johannesburg (1200 km) in einem Tag, oder genauer, in 12 Stunden zurücklegen. Nicht nur Verrückte oder Wettfahrer übrigens! Die Situationen, die auf dieser Strecke entstehen können, sind noch etwas plötzlicher und von anderer Art, als sie hier in Europa jemals auftreten können. Ich habe es außerdem in Afrika noch nie erlebt, daß die Bremsen heiß wurden, selbst bei schärfster Beanspruchung.

Da wir gerade bei Afrika sind: Ich möchte nicht mit einem Wagen ohne automatische Kraftübertragung durch eine Stadt wie Johannesburg fahren, wo man sich zuzeiten nur schrittweise vorwärtsschieben kann, von einem roten Licht zum nächsten, von einem Häuserquadrat ins andere.

Die amerikanische Hausfrau kommt in diesem Verkehr — der ja in den USA noch etwas stärker sein dürfte — mühelos zurecht, weil es eben ein Fahrzeug gibt, das technisch hierauf voll zugeschnitten ist, wenn auch — bedauerlicherweise für Mr. Pomeroy — auf das Spaßvolle beim Gasgeben, Bremsen und Lenken verzichtet werden muß!

Auf deutsche oder überhaupt europäische Verhältnisse bezogen: Hausfrauen von der Statur eines Napoleon werden auch im Renault gut Platz finden und sich dort ganz wohlfühlen. Schwerer wird's schon bei der „Isabella" sein, für deren einwandfreie Betätigung die Hausfrau Arme eines Lastkraftwagenfahrers haben müßte, um Lenkung und Schaltung zu bedienen.

Wer also mit Mr. Pomeroy wissen will, „was Autofahren wirklich sein kann", der soll sich ruhig den Thunderbird besorgen, für das Gros der Fahrer und Fahrerinnen ist es besser, sie wissen es nicht und fahren trotzdem ruhig und sicher durch die Lande. Friedrich Franz Erbgroßherzog von Mecklenburg, Frankfurt a. M.

*

Herr Pomeroy hatte sicher Gelegenheit, anläßlich seiner Amerika-Reise vielfältige Eindrücke über den dortigen Automobilmarkt zu sammeln. Um so mehr nimmt es wunder, daß er sich in der vorliegenden Form mit dort vorherrschenden Tendenzen auseinandersetzt und dabei den für einen Fachjournalisten bemerkenswerten Fehler begeht, spezifisch europäische (besser englische) Maßstäbe an Verhältnisse anzulegen, die seit über 50 Jahren eigenen Gesetzmäßigkeiten folgen und heute als „typisch amerikanisch" keine Vergleiche mit den etwa in England oder Deutschland herrschenden erlauben.

So verträgt der für uns Europäer alltägliche Begriff der „Wirtschaftlichkeit" keine analoge Anwendung auf amerikanische Verhältnisse. Dem dortigen Autokäufer sind Komfort und Ausstattung viel wichtiger.

Und dann die Sache mit der automatischen Kraftübertragung, mit dem sonderbaren Vergleich des „Fischens mit der Handgranate". Herr Pomeroy sieht in der bedeutendsten Schöpfung des letzten Jahrzehnts auf dem Gebiet der Kraftfahrttechnik offenbar in erster Linie ein Mittel zur Minderung des Fahrvergnügens. Umgekehrt ist es der Fall!

Wenn es noch einen Zweifel gäbe, ob sich die amerikanische Automobilindustrie auf dem für sie richtigen Wege befindet, dann möge man bedenken, daß sie jährlich 5 bis 6 Millionen Personenwagen dieser Prägung herstellt und auf ihrem Markt unterbringt. Im Hinblick auf diese Zahl mutet es eigentümlich an, wenn Herr Pomeroy mit einem Seitenblick auf den Import europäischer Wagen meint, daß Ansätze zur Abkehr von der bisherigen Entwicklungsrichtung zu beobachten seien. Er sollte wissen, daß der Import europäischer Wagen im 1. Halbjahr 1954 nur 11 480 Stück betrug (übrigens 30 Proz. weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahrs). Das ist nicht mehr und nicht weniger als die Produktion von Chevrolet oder Ford in 3 Tagen. So sehr wir Deutsche uns über die VW-, Porsche- oder Mercedes-Exporte nach USA freuen, so angebracht ist es aber auch, die Dinge in ihren richtigen Proportionen zu sehen.

Herr Pomeroy ist Engländer und gewohnt, die Anliegen seiner englischen Automobilfreunde zu vertreten, von denen man rühmt, daß sie mehr als die in anderen Ländern an konservativen Auffassungen festhalten. In dieser Sicht ist dem Leser seines Artikels verständlich, daß er die Lage auf dem amerikanischen Automarkt teilweise eher glossierend als gravierend dargestellt hat.

H. M., Büderich bei Düsseldorf

Tauschpartner gesucht

Ich würde gerne mit jemanden in Deutschland in Verbindung treten, der deutsche Autozeitschriften und Prospekte gegen amerikanische austauschen würde. Ich würde Ihnen äußerst dankbar sein, wenn Sie mir im Rahmen Ihrer „Briefe an die Redaktion" einen Tauschpartner besorgen könnten. Ich bin zur Zeit bei der amerikanischen Luftwaffe und bin hier im Nordwesten der Staaten stationiert.

A/2 C Alfred E. Ehm AF 12 453 234 Headquarters Squadron 62nd Troop Carrier Wing (H) Larson Air Force Base, Washington, USA.

Steuer, Recht, Versicherung

Kraftfahrer müssen Straßenbahn-Schienen freihalten

Viele Kraftfahrer sind der irrigen Meinung, Auto und Straßenbahn seien heute völlig gleichberechtigt. Ein Omnibusfahrer, der darnach handelte, wurde vom Oberlandesgericht Hamm zu einer empfindlichen Geldstrafe verurteilt. Er hatte an der Haltestelle einen haltenden Straßenbahnzug überholt und näherte sich einer Engstelle, an der die Fahrzeuge aus beiden Richtungen die an der rechten Straßenseite verlaufenden Straßenbahnschienen befahren mußten. Da gerade Gegenverkehr herrschte, mußte er anhalten. Dabei kam sein Motorwagen ganz und der Anhänger zum Teil auf den Straßenbahnschienen zum Stehen. Inzwischen war auch die Straßenbahn herangekommen und stieß, obwohl der Fahrer die Notbremse betätigte, mit dem Anhänger des Omnibusses leicht zusammen. An beiden Fahrzeugen entstand leichter Schaden.

Die Revision des verurteilten Omnibusfahrers beim Oberlandesgericht Hamm (1 Ss 1328/54) hatte keinen Erfolg. Schienenfahrzeugen, deren Verkehrsanlagen in der Fahrbahn einer öffentlichen Straße lägen, sei soweit wie möglich Platz zu machen und ungehinderte Durchfahrt zu gewähren. Den Straßenbahnen sei als schweres, dem städtischen Massenverkehr dienendes, schienengebundenes Fahrzeug gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern ein Vorrang eingeräumt. Der Kraftfahrer dürfe demnach nur dann auf Straßenbahnschienen fahren, wenn er die Gewähr habe, daß er dadurch die nachfolgende Straßenbahn nicht behindere. Dr. G.

Visitenkarte genügt nicht

Angesichts der neueren Rechtsprechung zum Problem „Fahrerflucht" kann man allen Kraftfahrern nur dringend raten, auch bei harmlosesten Unfällen das Eintreffen der Polizei abzuwarten.

Ein Autofahrer war auf einer Landstraße beim Überholen mit einem Lieferwagen zusammengestoßen. Niemand wurde verletzt und der Sachschaden war gering. An beiden Wagen wurde jeweils nur ein Kotflügel eingedrückt. Zwischen den beiden Fahrern kam es, wie so üblich, zu einer heftigen Auseinandersetzung darüber, wer an dem Unfall die Schuld trage. Schließlich wurde es dem Fahrer des Lieferwagens zu dumm, er ließ die Polizei anrufen, damit diese den Unfallhergang aufnehme. Sein Gegner wollte jedoch nicht warten, weil er noch dringende Geschäftsbesuche zu erledigen hatte. Er übergab dem Fahrer des Lieferwagens seine Visitenkarte mit seiner genauen Anschrift, stieg in sein Auto und fuhr davon.

Dennoch wurde er nunmehr vom Strafgericht wegen Verkehrsunfallflucht verurteilt; seine Revision zum Oberlandesgericht Hamm blieb erfolglos (2a Ss 132/54). Die Entschuldigung des Angeklagten, er habe keine Zeit gehabt, auf das Eintreffen der Polizei zu warten, könne ihn nicht vor Strafe schützen. Grundsätzlich sei davon auszugehen, daß das öffentliche Interesse an der Aufklärung eines Unfalles den privaten und geschäftlichen Besprechungen eines unfallbeteiligten Kraftfahrers vorgehe. Bei dieser Sachlage habe man dem Angeklagten zumuten dürfen, eine angemessene Zeit am Unfallort zu verbleiben und abzuwarten, ob die Polizei tatsächlich erscheinen werde. Weil er dies nicht getan habe, sei er wegen Unfallflucht zu bestrafen. Dr. G.

Straßenbahn darf keine Verwirrung stiften

Die Straßenbahn nimmt als „Massenverkehrsmittel" nicht nur tatsächlich, sondern auch rechtlich im Straßenverkehr eine besondere Stellung ein. Zwar ist das „Vorfahrtrecht" der Straßenbahn aufgehoben, doch steht ihr auf Grund der Straßenverkehrsordnung noch ein gewisses „Vorrecht" zu. „Soweit möglich", ist ihr Platz zu machen und ungehindert Durchfahrt zu gewähren. Das Oberlandesgericht Hamburg hat anläßlich eines Verkehrsunfalls sich mit diesem Vorrecht der Straßenbahn näher beschäftigt. Den Führer einer Straßenbahn, so entschied das Gericht (Ss 130/54), treffe eine „erhöhte Sorgfaltspflicht", wenn er sein Sonderrecht in Anspruch nehme, da Abweichungen von den allgemeinen Verkehrsregeln die übrigen Verkehrsteilnehmer in Verwirrung bringen könnten.

Der Unfall, der Anlaß zur Entscheidung des Hamburger Gerichts gab, hatte sich dadurch ereignet, daß ein Straßenbahnzug eine Kreuzung vor einem vorfahrtberechtigten Verkehrsteilnehmer überquert hatte. Der Straßenbahnführer hätte, so heißt es in der Urteilsbegründung, darauf achtgeben müssen, ob vorfahrtberechtigte Verkehrsteilnehmer auf ihrem gesetzlichen Vorfahrtrecht bestehen blieben. Er hätte keinesfalls versuchen dürfen, sein eigenes „Vorrecht" durchzusetzen, wenn die vorfahrtberechtigten Fahrer „ihre Fahrweise nicht erkennbar auf die Beachtung seines Vorrechts einrichteten", vielmehr hätte er ihnen die Vorfahrt lassen müssen. Dr. G.

Zollerlaß bei Reparaturen von Kraftfahrzeugen

Es kommt häufiger vor, daß die zum Zollvormerkverkehr abgefertigten Kraftfahrzeuge im Bundeszollgebiet repariert werden müssen. In der Zollpraxis sieht man dabei über kleine Reparaturen hinweg. Anders ist es aber, wenn wesentliche Teile des Kraftfahrzeuges erneuert werden, also beispielsweise der Motor durch einen sogenannten Austauschmotor ersetzt wird, ohne daß das betreffende Kraftfahrzeug aus dem Zollvormerkverkehr wiedergestellt und zu einem bewilligten Zollausbesserungsverkehr abgefertigt worden ist. Dies hat zur Folge, daß die sogenannte bedingt entstandene Zollschuld (Zollzahlungspflicht) für das ganze Kraftfahrzeug unbedingt, d. h. sofort fällig geworden ist, weil über das Kraftfahrzeug vorschriftswidrig verfügt wurde.

Wenn man überlegt, daß die Reparaturen im eigenen volkswirtschaftlichen Interesse liegen und daß der Wert der ausgebauten alten, im Bundeszollgebiet verbleibenden Kraftfahrzeugteile gering ist, versteht man die Neuregelung, die unbedingt gewordene Zollschuld aus Billigkeitsgründen formlos und ohne Antrag zu erlassen, wenn das Kraftfahrzeug wieder ausgeführt wird. Genauer gesagt, sind die Hauptzollämter berechtigt, den Zoll ganz oder zum Teil zu erlassen, zu erstatten oder anzurechnen für Kraftfahrzeuge, die zum Zollvormerkverkehr abgefertigt worden sind und für die die bedingt entstandene Zollschuld dadurch unbedingt geworden ist, daß wesentliche Teile ohne Bewilligung eines Ausbesserungsverkehrs ausgetauscht worden sind. Die Zollvergünstigung darf jedoch nur gewährt werden, wenn das Kraftfahrzeug innerhalb der Wiedergestellungsfrist einer Grenzzollstelle zur Wiederausfuhr wiedergestellt worden ist. Sie kann ohne besonderen Antrag und formlos gewährt werden. Z.

Besatzungssoldaten dürfen deutsche Wagen fahren

Die Kraftfahrzeugversicherung muß auch dann zahlen, wenn Amerikaner mit deutschen Autos fahren, entschied kürzlich das Landgericht München I in einem grundsätzlichen Unfallprozeß.

Die Inhaberin einer Gastwirtschaft hatte ihren Wagen einem amerikanischen Soldaten geliehen, der eine von der amerikanischen Besatzungsbehörde ausgestellte Fahrerlaubnis hatte. Der Soldat fuhr mit dem Auto zwei Radfahrer an und verletzte sie schwer. Die Haftpflichtversicherung verweigerte jede Zahlung mit dem Hinweis, der Entleiher habe weder einen deutschen noch einen internationalen Führerschein besessen, und die von der Besatzungsbehörde ausgestellte Fahrerlaubnis habe in Deutschland nicht gegolten, weil sie nicht mit einer beglaubigten deutschen Übersetzung versehen gewesen sei.

Die Wirtin verklagte die Versicherung und bekam beim Landgericht München I recht (6 O 278/53). Die Besatzungssoldaten seien berechtigt, sowohl mit amerikanischen Autos als auch mit solchen Wagen zu fahren, die in der Bundesrepublik ordnungsgemäß zugelassen seien. Die graue sogenannte Permissionskarte, welche die Soldaten von der Besatzungsarmee erhielten, sei kein ausländischer Führerschein, sondern eine Fahrerlaubnis, die für das Gebiet der Bundesrepublik gelte. Dabei spiele es keine Rolle, ob diese Karte von deutschen oder amerikanischen Behörden ausgestellt worden sei. Wörtlich sagen die Richter: „Es wäre nach Lage der Dinge unsinnig, zu fordern, die amerikanischen Soldaten sollten sich zum Fahren ihrer amerikanischen Wehrmachtsfahrzeuge einer deutschen Fahrprüfung unterziehen." Da die Besatzungssoldaten der Kompetenz der deutschen Behörden überhaupt nicht unterständen, könne weder der Landtag noch der Bundestag den Soldaten gebieten, eine deutsche Fahrprüfung zu machen. Dr. G.

Dürftige Kilometersätze für Arbeitnehmer

Das Kabinett hat den Entwurf einer ersten VO zur Änderung und Ergänzung der Lohnsteuerdurchführungsverordnung verabschiedet. Es handelt sich dabei u. a. um die Durchführungsbestimmungen für die Absetzbarkeit von Spesen für Autofahrten von Arbeitnehmern von der Wohnung zum Arbeitsplatz und zurück, wie sie im Zuge der Steuerreform beschlossen wurde. Danach sollen Arbeitnehmer, die ihren täglichen Weg zum Arbeitsplatz mit einem eigenen motorisierten Fahrzeug zurücklegen, die Ausgaben hierfür künftig in begrenztem Umfang von der Lohnsteuer absetzen können.

Für jeden Arbeitstag ist ein Pauschbetrag vorgesehen, der pro Kilometer Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bei Autos 40 Pfg., bei Motorrädern und Motorrollern 18 Pfg. und bei motorisierten Fahrrädern 10 Pfg. beträgt. Da bei diesen Pauschbeträgen die kürzeste Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte lediglich *einmal* zu Grunde gelegt wird, ergeben sich für Hin- und Rückfahrt praktisch nur die halben Kilometersätze in Höhe von 20, 9 und 5 Pfennigen. Es wird also die Kilometerentfernung von der Wohnung zur Arbeitsstätte nur einfach, nicht doppelt gerechnet und mit den genannten Pauschbeträgen und der Zahl der Arbeitstage multipliziert.

Eine weitere Einschränkung liegt in der Regelung, daß die sich hiernach ergebenden Unkostenbeträge nur im Rahmen des allgemeinen Werbungskostenpauschbetrages für Arbeitnehmer von 312 DM jährlich abzugsfähig sind. Praktisch bedeutet das, daß, wenn der Arbeitnehmerpauschbetrag nicht bereits durch andere Werbungskosten beansprucht ist, die zugebilligten Kraftfahrspesen zunächst mit diesen 312 DM zu verrechnen sind, so daß dann nur der überschreitende Betrag zusätzlich noch als Werbungskosten abgezogen werden kann.

In Zukunft wird es sich also für Arbeitnehmer, die einen Kraftwagenpauschbetrag in Anspruch nehmen, lohnen, auf alle Fälle ihre sonstigen Werbungskosten auch dann geltend zu machen, wenn sie den allgemeinen Pauschsatz von 312 DM nicht überschreiten, damit die 312 DM nicht voll auf den Kraftwagenpauschbetrag angerechnet werden.

Das Anwendungsgebiet der Verordnung wird weiterhin dadurch eingeschränkt, daß die Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz in der Regel nicht mehr als 40 km betragen darf. Nur in Ausnahmefällen kann auch für größere Entfernungen die Absetzung gestattet werden.

Vorstehende Verordnung muß noch vom Bundesrat gebilligt werden und soll dann rückwirkend vom 1. Januar 1955 in Kraft treten. Es kann jedoch damit gerechnet werden, daß es vor der Billigung noch zu größeren Auseinandersetzungen in der Ländervertretung kommen wird. Denn sowohl der Bund der Steuerzahler als auch die Gewerkschaften fordern dringlichst, daß die angekündigten Pauschbeträge in gleicher Höhe festgelegt werden, in der für sogenannte beamteneigene Fahrzeuge Kostenrückerstattungen der betreffenden Behörden in Anspruch genommen werden können. Demgegenüber hat allerdings ein Vertreter des Bundesfinanzministeriums bereits geltend gemacht, die unterschiedliche Behandlung sei dadurch begründet, daß die Kostenrückerstattung von Beamten nur beansprucht werden könne, sofern sie den eigenen Wagen mindestens zu 85% für dienstliche Fahrten benutzten. Demgegenüber sei zu beachten, daß Kraftwagen der Arbeitnehmer nicht nur für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz, sondern in erheblichem Umfang auch für andere private Zwecke, wie Urlaubs- und Wochenendreisen, verwendet würden.

Hingewiesen sei noch darauf, daß für eine Erhöhung der Sätze vor allem auch ein Vergleich mit den Möglichkeiten, die der Gewerbetreibende hinsichtlich des Abzuges der Autospesen hat, spricht. Der Gewerbetreibende wird z. B. auch die Kosten für die mittägliche Fahrt nach Hause als Unkosten abziehen; bei ihm ist es selbstverständlich, daß er nicht nur die Unkosten der Hinfahrt, sondern auch die der Rückfahrt als Unkosten berücksichtigen kann. *Dr. H.*

Sonnenbaden

im Sommer
und im Winter









auf
METZELER
Camping
MATRATZEN

Herausgeber: Paul Pietsch . Ernst Dietrich-Troeltsch . A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles . Stewart Fresh, Detroit . USA (Sport): Ernest A. Weil, Dayton . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40/49, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stgt.

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

das AUTO MOTOR UND SPORT

19. MÄRZ 1955
32. JAHRGANG
6

Sünder sind wir allzumal



und außerdem in diesen Zeitläuften geplagte und gehetzte Menschen. Für unsere Nerven und unsere Gesundheit können ein paar Wochen Campingfahrt Wunder wirken. Noch ist es ja ein bißl kalt, aber auch die Vorfreude ist schön und zum Plänemachen ist es nicht mehr zu früh. Außerdem will die Geschichte sorgfältig vorbereitet sein, auf daß man wirklich Ruhe und Erholung findet. Wir glauben, hierzu in diesem Heft wertvolle Hilfe leisten zu können.

(roebild)

LESEN SIE ZUERST:

Wer darüber nachdenkt,

den könnte das große Heulen überkommen, welche ungeheuren Mittel bisher und immer noch beispielsweise dafür glatt zum Fenster hinausgeschmissen werden müssen, um die Wirtschaft einigermaßen vor den unabsehbaren Schäden zu bewahren, die ihr von einer noch dazu regierungsamtlichen Verkehrspolitik her drohen. (Per pedes apostolorum, Seite 11)

Der Fiat 600

ist wiederum gewissermaßen ein Nonplusultra: An ihm mag man studieren, wo nach dem neuesten Stand der Technik die unterste Grenze des hundertprozentigen Vollautomobils gezogen ist. (Unerhört originelles Automobilchen: Fiat 600, Seite 13)

Goliath produziert

praktisch das, was bestellt ist, ohne Risiko, daß sich der Fabrikhof füllt. Man exportiert fleißig, rationalisiert die Fertigung in erstaunlichem Maße und steht im übrigen fest auf der Erde, im ruhigen Bewußtsein, aus dem GP 700 im Laufe der Jahre ein gutes Automobil gemacht zu haben, das Vertrauen und Sympathie verdient. (Unser Test: Goliath GP 700 E, Seite 25)

Aber lesen Sie auch:

Unser Titelbild

knipste H. v. Perckhammer

Sonder-Führerschein für die Schnellen?

In allen stark motorisierten Ländern macht man sich Sorgen um die Verkehrssicherheit. In Italien wird jetzt ein Vorschlag aufgegriffen, der auch in Deutschland schon einmal diskutiert worden ist und augenblicklich wieder diskutiert wird: die Einführung eines — natürlich erschwerten — Führerscheins für die Benutzung von Fahrzeugen über 140 km/st Spitzengeschwindigkeit.

Auf den ersten Blick erscheint dieser Vorschlag recht vernünftig. Wer jemals ein Fahrzeug mit einer so hohen Spitzengeschwindigkeit gefahren hat, weiß, daß dies eine besondere Konzentration, vielleicht sogar eine besondere fahrerische Begabung voraussetzt. Es ist ferner nicht unbekannt, daß schnelle Autos verhältnismäßig oft in Unfälle verwickelt werden, nicht etwa, weil sie schnell sind, sondern weil sie von unkundiger oder ungeeigneter Hand gesteuert wurden. Wären diese Unfälle — und diese Frage ist alleine entscheidend — wirklich verhindert worden, wenn der Unfall-Fahrer vorher einen erschwerten Führerschein erworben hätte? Wohl kaum!

Abgesehen davon, daß die Spitzengeschwindigkeit von etwa 140 km/st heute von einer ganzen Reihe normaler Gebrauchswagen erreicht



Das Gefühl eines Autofahrers, der auch mal wie andere Fußgänger bei Rot über die Straße läuft. Zeichnung: Amigo

wird und keineswegs mehr — wie in der Diskussion angenommen — ein Reservat schneller Sportwagen ist, für die die Einführung eines Sonderführerscheines eine spürbare Verkaufserschwerung bedeutete, wäre damit ja die für jeden Führerschein geltende grundsätzliche Tatsache nicht beseitigt: die nämlich, daß nicht das Stück Papier, sondern die Praxis den Fahrer macht. Was nützte es, wenn Herr X heute seinen Sonderführerschein für schnelle Fahrzeuge machte und dann drei Jahre lang, vielleicht aus wirtschaftlichen Gründen, ein Kleinstauto mit 70 km/st Spitze fährt? Steigt er dann eines Tages wieder in einen Mercedes 220 oder einen Porsche ein, dann wäre er dazu zwar berechtigt, aber doch insoweit keineswegs besonders befähigt — es sei denn, daß er soviel Verantwortungsbewußtsein mitbringt und sich langsam selber an das schnelle Fahrzeug zurückgewöhnt! Darauf kommt es an.

Besser und richtiger wäre es vielleicht, wenn die Herstellerwerke schneller Fahrzeuge bzw. deren Niederlassungen und Großhändler ihren Kunden die Möglichkeit einer psychotechnischen Prüfung böten, natürlich nicht, um sie vor einem Kauf abzuschrecken, das darf man wirklich nicht verlangen und erwarten, sondern um dem Käufer eines schnellen Fahrzeuges eine Selbstprüfung zu ermöglichen, die es ihm leichter macht, die noch bestehenden Mängel seines fahrerischen Könnens zu erkennen. Da solche Mängel gleichbedeutend sind mit Unfallgefahr, ist Selbsterziehung der einzig richtige Weg zur Beherrschung eines schnellen Fahrzeuges.

Keinesfalls jedoch ein Sonderführerschein.

Carl Otto Windecker

Ganz kurz

Privatisierung des Volkswagenwerkes

sei nicht möglich, bevor die Verbindlichkeiten des Dritten Reiches und der ehemaligen NS-Organisationen endgültig geregelt seien, erklärte Prof. Oeftering. Es müsse erst das Inkrafttreten des Kriegsfolgeschlußgesetzes abgewartet werden, mit dem nicht vor 1957 zu rechnen sei. Auch die Regelung der Ansprüche des Landes Niedersachsen auf Beteiligung am Eigentum des Volkswagenwerkes bereite Schwierigkeiten.

Horst Mönnich,

Autor des Buches „Die Autostadt", hat Berufung gegen das Urteil der Mannheimer Patentkammer eingelegt, demzufolge er seine Behauptungen öffentlich widerrufen muß, Professor Porsche und nicht Bela Barenyi habe die Priorität an der Konstruktion des Volkswagens.

Auch DKW

hat für die Sonderklasse nunmehr eine Arbeitspreisliste herausgegeben.

190 SL

Der Preis für den zweisitzigen Roadster Mercedes-Benz Typ 190 SL wurde auf DM 16 500.— festgelegt.

Die MAN

hat einen Teil des BMW-Werkes München-Allach gekauft. Sie will dort bereits im April mit 3500 Arbeitern den Fahrgestellbau und die Montage von Lastwagen und Ackerschleppern aufnehmen.

Feldberg-Lotterie

Gegen den Geschäftsführer der Feldbergring GmbH., Hofmeister, wurde ein Strafverfahren eingeleitet, da er Gewinne aus dem Feldbergring-Preisausschreiben in Höhe von rund 19 000 DM nicht ausgegeben hat.

Camping-Ausstellungen

1. 4. — 4. 4. VIII. Camping- und Wassersport-Ausstellung in Hamburg.

30. 4. — 8. 5. II. Deutsche Camping-Ausstellung in Köln.

Nächste Gebrauchtwagenmessen

25. 3. — 28. 3. Theresienhöhe München

26. 3. — 28. 3. Stadthalle Freiburg i. Brsg.

1. 4. — 4. 4. Schwarzwaldhalle Karlsruhe

Kreidler

setzte Preise für alle 50 ccm-Modelle um 30 bis 100 DM herab. Es kosten jetzt: Moped J 50 DM 448.-, Motorfahrrad K 50 DM 598.-, Motorrad K 51 DM 640.-, Motorroller R 50 DM 795.-.

Frankfurter Topf

Auch die verlängerte Frist zur Ausrüstung der von der Motorradindustrie bereitgestellten Maschinen mit dem Leistritz-Auspufftopf und zur Vergleichsprüfung ist nunmehr abgelaufen, ohne daß Dr. Leistritz eine einzige mit seinem „Frankfurter Topf" ausgerüstete Maschine, wie vorgesehen, der TH Stuttgart zur Prüfung vorgestellt hätte. Was nun, Herr Straulino?

Neue Beru-Zündkerzen

mit größerem Wärmebereich (Stückpreis DM 2.90) gibt es jetzt für Zweitaktmotoren. Sie haben größere Wärmetoleranzen als die bisherigen Typen. Der Wärme-Mittelwert der 240/14 u 2S liegt bei 225 und streut von etwa 175 bis 240 (14 mm-Kerze). Der Wärme-Mittelwert der 225/18 u 2S liegt bei 175 und streut von etwa 145 bis 225 (18 mm-Kerze).

Jubiläumszahlen

Ing. Ernst Schmidt, Chefkonstrukteur der Zündapp-Werke, 50. Geburtstag am 25. März.

Gründung der Adler-Werke durch Heinrich Kleyer, 75 Jahre.

In Dresden

findet vom 5.—8. Juni die III. Kraftfahrzeugtechnische Tagung statt, die von der (sowjetzonalen) Kammer der Technik, Fachverband Fahrzeugbau und Verkehr, durchgeführt wird. Leitung Professor A. Jante, TH. Dresden.

Lufthansa

Den Investitionsbedarf der Lufthansa bis Ende 1955 schätzt das Bundesverkehrsministerium auf rund 99 Mill. DM. Er soll gedeckt werden aus 50 Mill. Grundkapital (Bund 43 Mill., Bundesbahn 2 Mill., Nordrhein-Westfalen 1,5 Mill. DM., Sonstige 3,5 Mill. DM.) sowie 15 Mill. Post-, 26 Mill. Bankdarlehen und 8 Mill. Abschreibungen. — Lufthansa veranschlagt Kapitalbedarf für 4 Convair- und 8 Super Constellation - Flugzeuge auf 136 Mill. DM.

Rosengart endgültig am Ende

Über die SIOP, Rechtsnachfolgerin der französischen Automobilfabrik Rosengart, wurde Ende vergangenen Jahres der Konkurs verhängt. Rosengart baute früher wie Dixi-BMW den Austin in Lizenz, baute später mit mäßigem Erfolg eigene Kleinwagen (der letzte nach dem Krieg mit Vorderradantrieb). Die SIOP kündigte den Lizenzbau des Trippel-Wagens an, der unter dem Namen „Marathon" mit Kunststoffkarosserie geliefert werden sollte. Auf diesen waren bereits von zahlreichen Bestellern namhafte Anzahlungen entgegengenommen worden.

Taxen-Streik

Die Taxifahrer von Tel Aviv stellten ihre Fahrzeuge quer über die wichtigsten Hauptstraßen und montierten die Räder ab, wodurch der gesamte Verkehr zum Erliegen kam. Sie protestierten damit gegen eine Anordnung der Stadtverwaltung, die den Taxen untersagte, in den Hauptstraßen Fahrgäste aufzunehmen. Diese Anordnung war auf Wunsch des Städtischen Omnibusbetriebes erlassen worden.

Seebohm contra Seebohm

In einer kleinen Broschüre dieses Titels hat der Landesverband Bayerischer Fuhrunternehmer zu 10 wichtigen und grundsätzlichen Fragen der Verkehrspolitik Äußerungen des Bundesverkehrsministers aus der Zeit vor dem 6. 9. 1953 jeweils solchen gegenübergestellt, die er in seiner zweiten Amtsperiode zu den gleichen Problemen abgegeben hat. Die eklatanten Widersprüche, die hier aufgezeigt werden, können kaum mit einer inzwischen gewonnenen „besseren Erkenntnis" erklärt werden.

78 Prozent der Buba-Ausgaben

sind Personalkosten, obwohl der Personalbestand im letzten Jahr um 100 000 verringert worden ist. Bei den niederländischen Eisenbahnen betragen die Personalkosten 40%, bei den französischen 50% und bei den italienischen 58% des gesamten Etats.

„Achtgeben — länger leben!"

heißt das Motto der Verkehrssicherheitswochen, die vom 8. bis 21. Mai im Bundesgebiet durchgeführt werden. Sie sind dieses Mal auf das Einzelthema „Der Fußgänger auf dem Fahrdamm" abgestellt.

Autotransport wirtschaftlicher

Die Sunlicht AG. in Mannheim, die bisher täglich mehrere Waggons Soda von der Kalichemie in Heilbronn erhielt, hat sich entschlossen, diese Rohstofflieferung von einem Autofuhrunternehmen durchführen zu lassen, obwohl das Werk Gleisanschluß hat. Spezial-Kraftfahrzeuge können nämlich die Entladung dank mechanischer Hilfsvorrichtungen wirtschaftlicher und billiger durchführen.

Belgien muß

bis 1957 den Führerschein einführen, nachdem es der Genfer Verkehrskonvention von 1949 beigetreten ist, die für alle Mitgliederstaaten die Einführung des Führerscheins vorsieht.

Dem Schah von Persien

der mit Kaiserin Soraja das Werk Sindelfingen der Daimler-Benz AG. besuchte, übergab Generaldirektor Dr. Könecke als Geschenk einen hellgrauen Mercedes 300 SL. Der Kaiser von Äthiopien hatte bei seinem kürzlichen Besuch in Sindelfingen einen Unimog erhalten.

Per pedes apostolorum

WIR Autofahrer verwahren uns dagegen, daß man bei jeder passenden und unpassenden Gelegenheit auf „die“ Autofahrer schimpft, wenn mal der eine oder andere hierzu Anlaß gibt oder auch nur Anlaß zu geben scheint. Genau so verkehrt aber ist es, kurzerhand „die“ Fußgänger in Grund und Boden zu verdammen, weil zufällig einer dusselig über die Straße läuft. Das ist nämlich schon deshalb paradox, weil jeder Autofahrer gewissermaßen im Nebenberuf auch zu den Fußgängern gehört, und sei es nur deshalb, weil erst zehn Seitenstraßen weiter eine Parklücke frei war.

Die Welt sieht ganz anders aus, wenn man sie nicht allein durch die Windschutzscheibe betrachtet. Jeder sollte sich hiervon so oft wie möglich überzeugen. Man lernt dabei und gewinnt interessante Eindrücke, außerdem ist es gesund.

Schreiber dieses beispielsweise hat zwei Standard-Fußwege, die fast täglich fällig sind und bei denen ihm immer wieder das gleiche auffällt. Der eine Weg führt von der Wohnung zur Garage, alldieweil diese nicht beisammen liegen. Die Straße fällt dort mit sanften S-Biegungen leicht bergab, sie ist nicht sehr breit, wird viel und oft auch ziemlich rasch befahren. Wir tun letzteres auch, es ist dort völlig harmlos. Wenn man aber zu Fuß entlanggeht, macht die Geschichte einen ausgesprochen gefährlichen Eindruck, ja manchmal drückt man sich unwillkürlich an die Wand, wenn sich gar zwei Fahrzeuge begegnen. Ein paar Minuten später fährt man selbst genau so vorbei. Es ist wirklich nicht gefährlich, der Nur-Fußgänger aber kann dies weder beurteilen noch wissen und wer möchte es ihm da verdenken, daß er sich unfreundliche Gedanken macht?

Soweit vermag man der allgemeinen Mentalität noch zu folgen. Anders aber wird die Sache beim zweiten Standard-Fußweg, dem mittäglichen zwischen der Redaktion und einem Restaurant, das jenseits eines außerordentlich belebten Platzes liegt. Infolge der Verkehrsregelung an dessen Hauptzufahrt kommen die motorisierten Fahrzeuge schubweise vorbei und wer zu Fuß hinüberwill, muß eben warten, bis wieder so ein Schub durchgefahren ist. Als Autofahrer findet man da nichts dabei, das Warten dauert genau nicht länger als man dies im Auto eben auch gelassen hinnimmt. Und da zeigt sich schon das erste merkwürdige Phänomen: Erstaunlich vielen Fußgängern dauert diese Zeit zu lang, sie springen ohne Rücksicht auf Verluste zwischen den fahrenden Autos durch, um dann womöglich die Ungeduld von deren Fahrern heftig zu beanstanden. Vernünftige Leute warten, bis sie dran sind und fühlen sich dann beim Überqueren der Straße durch den Kraftverkehr in keiner Weise behindert. Trotzdem aber komme ich fast täglich in Bedrängnis. Über die Mitte des bewußten Platzes führen nämlich auch mehrere Straßenbahnlinien, zweigleisig natürlich. Und die machen einem als Fußgänger nun wirklich das Leben sauer. Weiß der Teufel, warum die diversen Züge genau dann anzufahren pflegen, wenn man die eine freie Straßenhälfte überschritten hat. Der Weg wird einem abgeschnitten, mittlerweile haben auch die Autos wieder freie Fahrt, womöglich kommt dann auch noch eine andere Tram dem wegfahrenden Zug entgegen und hoffnungslos verängstigt steht Balduin, der Fußgänger, inmitten eines turbulenten Gewühls. Noch ein weiteres tut dort die Straßenbahn. Am Kopf der Einsteigeinsel führt ein breiter Zebrastreifen vorbei. Da die Insel aber bereits für zwei Züge zu kurz ist, steht der erste Motorwagen üblicherweise genau auf dem Zebra. Aber auch wenn er dies nicht tut, kümmert sich kaum je ein Tramführer um den Zebrastreifen und seinen Bestimmungszweck. Er macht „Bim!“ und fährt los, ob da gerade ein Haufen Fußgänger hinüber will, interessiert ihn wenig. Bim! Und sehen Sie, das ist das zweite Phänomen. Noch nie hörte ich irgend jemand, der dieserhalb etwas Böses über die Straßenbahn gesagt hätte. Die Fußgänger nehmen es hin, vielleicht, weil sie die Tram als „ihr“ Verkehrsmittel betrachten. Der Autofahrer, der sich Gleiches leisten wollte, würde gar bald die ganze Strenge des Gesetzes zu spüren bekommen, die Trambahn aber bleibt ungerügt und ungestraft. Kein Fußgänger sagt etwas, in keiner unserer überwiegend fußgänger-orientierten Tageszeitungen kann man hiervon lesen und der Schutzmann, der zehn Meter daneben steht, hat sich an diesen Anblick so gewöhnt, daß er gar nichts merkt. Aber wenn ein Autofahrer mal nicht auf den ersten Blick pariert, das merken sie alle, da schimpfen sie alle und am nächsten Tag steht es wohl auch in der Zeitung. So ist das bei uns, übrigens keineswegs nur in Suttgart.

Nebenbei darf ich vielleicht ein kleines Erlebnis von gestern erzählen. Das brave Auto war zur Inspektion gegeben, nach dem Mittagessen sollte es wieder zur Verfügung stehen. Kein Taxi stand weit und breit, der Wind pfiff schneidend kalt, ein Spaziergang zur Werkstatt erschien wenig verlockend. So beschloß ich, was nur alle Jubeljahre einmal vorkommt, die städtische Straßenbahn etwas verdienen zu lassen. Und siehe da: Es vergeht fast kein Tag, an dem sie mir auf besagtem Platz nicht im Wege ist. Gestern aber, als ich mal wirklich eine gebraucht hätte, meinen Sie, da wäre eine gekommen? Zehn Minuten lang fuhr keine einzige vorbei, dann kamen vier oder fünf andere und natürlich als allerletzte meine Nummer. Als ich da so frierend wartete, kam mir die Erkenntnis, daß Polizei und Straßenbahn verwandte Wesensmerkmale besitzen.

Als Autofahrer zu Fuß ist eine weitere ganz typische Beobachtung dann zu machen, wenn man andere Leute begleitet, die normalerweise überhaupt nur zu Fuß gehen. Da passiert es doch immer und immer wieder, daß diese einen ob der „übergroßen“ Vorsicht belächeln oder gar bemitleiden, auch wenn man gewiß keine besonders ängstliche Natur ist und auch nicht gerade zu den langsamen Autofahrern gehört. Dieser Unterschied zwischen Leuten, die stets oder nur ausnahmsweise zu Fuß gehen, ist ein sehr ernst zu nehmendes Symptom. Der einigermaßen erfahrene Führerscheinbesitzer bewegt sich unvergleichlich vorsichtiger im Verkehr, und zwar auch dann, wenn er nicht am Steuer sitzt. Es ist geradezu bestürzend, bei solchen Gelegenheiten festzustellen, wie sich ein sehr großer Teil unserer Zeitgenossen mehr oder weniger unbewußt nur allzu oft in haarsträubend leichtfertiger Weise selbst gefährdet. In völliger Verkennung der Gegebenheiten eines modernen Verkehrs tun die Leute auf der Straße oft die bösesten Dinge, ohne es zu wollen, ja sogar, ohne es überhaupt zu wissen. Es hat sich, so unglaublich das auch klingen mag, immer noch nicht herumgesprochen, daß heute von jedem Verkehrsteilnehmer, auch dem Fußgänger, auch dem Radfahrer und keineswegs nur allein vom Kraftfahrer äußerste Aufmerksamkeit verlangt werden muß. Man kann es den harmlosen Männlein und Weiblein gar nicht übelnehmen, wenn sie immer noch keine Ahnung haben, worum es eigentlich geht. Seit Jahren lesen sie jeden Tag im Lokalblättchen, daß es sich bei den Autofahrern überwiegend um recht rohe Gesellen handelt, die endlich an die Kandare genommen werden müssen. Wer aber hat sich je viel und nachdrücklich um die Verkehrserziehung der Fußgänger gekümmert? Die ist ja auch so viel schwieriger, so viel unpopulärer und zudem für Gemeindekassen wenig lukrativ. Immerhin: Es sind hoffnungsvolle Ansätze zu erkennen, daß auch den Verkehrserziehern inzwischen ein Licht aufgegangen ist, in welcher Richtung ihrer dankbare Aufgaben harren.

Dazu braucht man natürlich Geld. Doch keiner sage, solches sei nicht da. Wer darüber nachdenkt, den könnte das große Heulen überkommen, welche ungeheuren Mittel bisher und immer noch beispielsweise dafür glatt zum Fenster hinausgeschmissen werden müssen, um die Wirtschaft einigermaßen vor den unabsehbaren Schäden zu bewahren, die ihr von einer noch dazu regierungsamtlichen Verkehrspolitik her drohen. Mit riesigem Geldaufwand muß da ein Kampf gegen die Übermacht unfähiger Beamter finanziert werden. Meinen Sie nicht auch, daß es nützlicher gewesen wäre, wenn man dieses Geld für eine aktive Verkehrspolitik hätte nützen können, also etwa für den Straßenbau oder die Verkehrserziehung (am richtigen Platz)?

Man muß es „den“ Fußgängern endlich nachhaltig beibringen, wie sie sich einigermaßen verkehrsgerecht zu benehmen haben. Wir wollen damit gewiß nicht den verpönten Ruf nach dem Büttel erschallen lassen, wir rufen nicht nach Bestrafung der Störrischen, was aber nottut, ist eine geschickte Aufklärung und Propaganda, nicht aufdringlich, nicht mit dem Holzhammer, nicht mit erhobenem Zeigefinger, sondern ruhig, sachlich, fast unmerklich, eben geschickt. Als Nährboden braucht man dazu eine ruhige Atmosphäre, keine vergiftete, wie wir sie heute haben, wo der Verkehrshaß künstlich gezüchtet wird wie einstens der Klassenhaß.

Die allermeisten Fußgänger sind schließlich vernünftige Leute, genauso, wie man dies auch bei den allermeisten Autofahrern unterstellen darf (was offenbar nicht allgemein bekannt ist). Die Leute sind einleuchtenden Argumenten gegenüber durchaus aufgeschlossen. Sie sind dankbar, wenn man ihnen begreiflich macht, wie man richtig über den Fahrdamm geht, warum man auf offenen Landstraßen nicht zu fünft nebeneinander und warum man darauf nicht auf der rechten Seite läuft, daß der Autofahrer bei Nacht einen Fußgänger in dunkler Kleidung mit dem besten Willen (und den größten Scheinwerfern) kaum zu erkennen vermag. Das sind nur einige Beispiele, man sollte sich ohnehin auf möglichst wenige, leichtfaßliche Elementarregeln beschränken. Und selbst diese sind nicht mal die Hauptsache, vor allem muß man die Leute erst dazu bringen, überhaupt mit einiger Aufmerksamkeit das Verkehrsgeschehen zu beobachten, dann werden sie mit der Zeit schon von selbst dahinterkommen. Richtiges Benehmen auf der Straße muß so selbstverständlich werden wie Lesen und Schreiben, so selbstverständlich, daß nur ein Blöder nicht zurechtkommt. Und deshalb kann es auch nicht schaden, in geeigneter Weise an den Stolz der Menschen zu appellieren. Heute nämlich läuft mancher nur allzuoft genauso saublöd über die Straße wie eben doch sehr viele andere auch, darum fällt es nicht mal besonders auf. Gerade das aber sollte anders sein. Verkehrs-Blödheit muß eine Ausnahme werden, sie muß auffallen, dann nehmen sich alle zusammen, denn niemand möchte gern als ausgemachter Idiot betrachtet werden. Weder als Autofahrer noch als Fußgänger.

Werner Oswald

Mit Infrarot durch Nacht und Nebel

In der Wüste von Neu-Mexiko ist eine gespenstische Szenerie aufgebaut: Aus mächtigen Stahlflaschen zischt fauchend künstlicher Nebel, legt sich wie ein Tuch über das Tal und wallt dicht brodelnd über einer Versuchsstraße, auf der man nach wenigen Minuten nicht die eigene Hand vor dem Auge sieht. Mitten in dieser Waschküche jagen Fahrzeuge mit höchster Geschwindigkeit dahin, man hört sie nur, zu sehen ist nichts. Die Versuche, die dort stattfinden, werden vielleicht eines Tages ein wahrer Segen für den Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr sein.

Als die ersten alliierten Truppen 1944 deutsches Gebiet betraten, leitete der Vereinigte Alliierte Generalstab eine Suchaktion nach kriegswichtigen Patenten, industriellen Geheimverfahren und wissenschaftlichen Entdeckungen ein. Zwei Dinge, die den Alliierten dabei in die Hände fielen, lösten auf der anderen Seite die höchste Alarmstufe aus. Es waren keine Atomgeheimnisse und keine Robotbomben, sondern das deutsche Nachtsichtgerät, mit dem man in stockfinsterer Nacht zu sehen vermochte, und der dazugehörige Generator, der es mit Strom versorgte. Automobile fuhren bei vollständiger Dunkelheit ohne Licht mit beliebiger Geschwindigkeit, weil der Fahrer mit Hilfe des Gerätes, zu dem ein Leuchtschirm gehörte, jeden Gegenstand auf 200 Meter Entfernung wie bei Tag sehen konnte. Der Scharfschütze, der damit ausgerüstet war, nahm seinen Gegner auch bei Nacht aufs Korn. Tankbesatzungen, die über das Gerät verfügten, konnten nachts Ziele bis auf drei Kilometer Entfernung deutlich ausmachen!

In fieberhafter Eile trugen die Alliierten immer mehr Einzelheiten über das deutsche Nachtsichtgerät zusammen und immer größer wurde ihr Erstaunen. Man erfuhr endlich, wie es den Deutschen möglich war, ohne Radar und sichtbares Licht bei Nacht und Nebel Flugzeuge noch in 35 Kilometer Entfernung zu orten und ohne Sicht bei Nacht und Nebel über 32 Kilometer hinweg jede Geleitzugbewegung im englischen Kanal zu verfolgen.

Das „Wunder“ der Deutschen war Infrarot.

Was ist Infrarot? Wer erinnert sich noch jener Physikstunde, als der Lehrer eine Taschenlampe hervorkramte und ihr Licht durch einen Spalt und durch ein Prisma fallen ließ? Und wie Zauberei kam es uns vor, daß auf einem dahinterstehenden Auffangschirm das Spektrum als Regenbogen erschien. Das Farbenband ist auf der einen Seite durch Violett und auf der anderen durch Rot begrenzt. Außerhalb der beiden Grenzen ist für das Auge keine sichtbare Erscheinung auf dem Auffangschirm festzustellen. Das an Rot anschließende Gebiet enthält dunkle Wärmestrahlung. Sie kann durch ein Thermometer nachgewiesen werden. Dieser unsichtbare Anteil des Lichts heißt Infrarot oder auch Ultrarot.

Genau so gut wie durch das Prisma können wir durch ein entsprechendes dunkles Filter das sichtbare Licht von der unsichtbaren Strahlung abtrennen. So erhält man von einer Glühlampe mit davorgestelltem Schwarzfilter eine „unsichtbare Beleuchtung“ mit den Eigenschaften des infraroten Spektralgebietes. Es mußte nun eine Vorrichtung geschaffen werden, die mit Infrarot „unsichtbar beleuchtete“ Gegenstände optisch sichtbar macht. Und dieses bringt der Bildwandler zuwege.

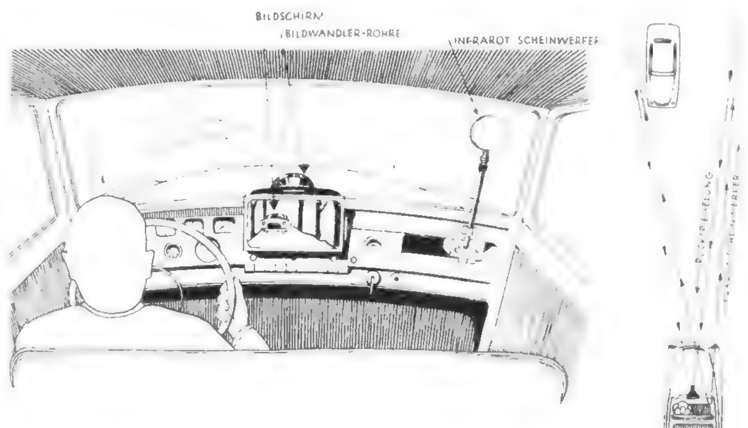
Bis zur Physikertagung 1936 in Salzbrunn, auf der die Elektronenoptik Hauptthema war und auf der Dr. Schaffernicht über die erste Entdeckung des Bildwandlers referierte, war der Bildwandler ein friedliches Thema der technischen Physik. Nach der Physikertagung war das Interesse der Wehrmacht erwacht und durch sie wurde über dieses Gerät, das sich nur unter der Bezeichnung BIWA im AEG-Forschungsinstitut und später auch in der Forschungsanstalt der Reichspost zu hoher technischer Reife entwickelte, strenge Geheimhaltung angeordnet. Er ist in der Lage, ein Lichtbild in ein Elektronenbild umzuwandeln, das auf einem Leuchtschirm wieder sichtbar gemacht wird. Man kann dabei Energie in den Strahlengang „einpumpen“, um auf diese Weise energieschwache Bilder zu verstärken oder unsichtbare Bilder in den Empfindlichkeitsbereich des Auges zu verschieben. Elektronen lassen sich nämlich beschleunigen und aus einem Strahlengang mit langsamen Elektronen, die von einer Infrarotstrahlung aus einer Fotokathode ausgelöst sind, läßt sich ohne Schwierigkeit ein solcher mit schnellen machen, die einen Leuchtschirm anzuregen vermögen. So kann man ein Infrarotbild in ein sichtbares Bild umwandeln.



Der technische Aufbau des Bildwandlers (Bild 1) ist keineswegs so kompliziert, daß seine Einführung in die Verkehrstechnik durch zu hohe Kosten von vornherein illusorisch wäre: Ein zylindrisches Glasgefäß besitzt an einem Ende eine infrarotempfindliche Fotoschicht (z. B. Caesium-Oxyd-Silber), auf deren Gegenseite ist der einer Fernsehbildröhre ähnliche Leuchtschirm angebracht. Dazwischen ist ein elektronenoptisches Abbildungsgerät eingebaut. Es hat die Aufgabe, die Elektronen, die aus der Fotoschicht durch das von außen auftretende Licht ausgelöst werden, zu beschleunigen. Erst dann sind sie nämlich in der Lage, die Leuchtschicht auf dem Bildschirm anzuregen und ein sichtbares Bild hervorzuzaubern. Der Abbildungsmaßstab kann dabei je nach Aufgabe des Bildwandlers 1:1 oder größer und kleiner als 1 sein.

Für den Verkehr soll nach der amerikanischen Konzeption ein rein elektrisches Bildwandlersystem Verwendung finden. Vorteile: Das Bildrohr arbeitet statisch, benötigt also praktisch keine Energie. Eine einfache, von der 6 oder 12 Volt-Batterie gespeiste Influenzmaschine, ein besseres Kinderspielzeug also, mit einer schnell rotierenden Scheibe von 10 cm Durchmesser genügt, um den Bildwandler zu betreiben.

Heute ist man in den USA bereits so weit, daß Nachtsichtgeräte („Sniperskope“) für das Militär in Serien produziert werden, um „andere zu sehen, ohne selbst gesehen zu werden“. An einer Version für den privaten Bedarf wird auch bereits gearbeitet. Da hierbei nur eine Reichweite von etwa 100 Meter gefordert wird, glaubt man sie mit Preisen von 100 bis 150 Dollar auf den Markt werfen zu können. Die üblichen Scheinwerfer sollen dabei lediglich bei Nebel mit einem Infrarotfilter (im Kriege von Schott und IG-Farben bereits entwickelt) bedeckt werden. Für die Anordnung des Bildwandlers ist noch keine Generallinie gefunden worden. Zwei Lösungen stehen sich gegenüber.



1. Der Bildschirm wird im Fernsehformat gebaut und am Armaturenbrett befestigt (Bild 2). 2. Der Bildwandler wird in einen Schutzhelm eingebaut. Die Optik legt sich dabei wie ein Fernglas vor die Augen.

Jeder Schiffer, der bei Nebel zu kostspieligen Ruhepausen verurteilt ist, jeder Eisenbahner, der mit schmerzenden Augen nach den Signalen starrt, und jeder Autofahrer, der bei Nacht und Nebel sich plötzlich einem Hindernis auf der Straße oder einem entgegenkommenden Wagen gegenübersieht, hat sich oft schon gewünscht, eine „Nebelbrille“ zu besitzen. Die Verwirklichung dieses Wunsches ist vielleicht schon näher als man glauben möchte.

K. H. Fonck



Unerhört originelles Automobilchen:

FIAT 600

Automobilfabriken, zumal große, pflegen nur dann ein langbewährtes Modell durch eine völlig neue Konstruktion abzulösen, wenn es hierzu höchste Zeit ist. Diese Empfindung hat man auffallenderweise beim Fiat 600 nicht, der sich anschickt, die Nachfolge des 500 C zu übernehmen.

Der 500 C übrigens war bzw. ist ein merkwürdiges Phänomen, nicht nur wegen seiner Leistung und Qualität, nicht deshalb, weil er in den dreißiger Jahren, als er erschien, der ganzen Welt vor Augen führte, wo dem Kleinwagen die untere Grenze gesetzt ist, wenn er den Charakter eines hundertprozentig vollwertigen Automobils nicht verlieren will, sondern vor allem deshalb, weil er zu einem Bombenerfolg wurde, obwohl er nur ein Zweisitzer war. Und eben dies hatten erfahrene Kenner des Automarktes kaum für möglich gehalten.

Indes, als Fiat nach dem Kriege anfing, den 500 C auch als Kombiwagen zu liefern, wurde man bald gewahr, daß eben doch ein noch viel größeres Publikum den viersitzigen Wagen bevorzugt, und zwar möglichst eben einen, der nicht ganz so zweckbetont aussieht wie zwangsläufig auch der netteste Kombi.

So machte man sich in Turin an die Arbeit. Die Aufgabe war klar: Limousine mit vier Sitzplätzen, trotzdem mindestens die gleiche Fahrleistung wie der zweisitzige 500 C, ohne Motor und Wagendimensionen viel wachsen zu lassen, und möglichst sollte er auch nicht teurer werden. Fürwahr, diese Aufgabe war nicht einfach zu lösen und tatsächlich hat sich schon manche Firma um das gleiche Problem ohne oder mit geringerem Erfolg bemüht. Nun hatte man in Turin eine sehr günstige Ausgangsposition. Abgesehen davon, daß man frühzeitig die eben skizzierte Aufgabenstellung richtig erkannte, konnte die Entwicklung des neuen Modells systematisch ohne Zeitdruck und Übereilung vorgenommen werden, denn der finanzielle Rückhalt des Fiat-Konzerns gab die nötige Sicherheit und der 500 C war bzw. ist ja immer noch ein gutes Verkaufsobjekt. Natürlich wurde bei dieser Gelegenheit nicht versäumt, auch die modernsten Erkenntnisse der Technik mit zu verwerten, und was unter solchermaßen günstigen Voraussetzungen heranreifte, ist nun eben der neue Fiat 600.

Wieder zeichnet ihn wie seinerzeit schon den Vorgänger ein grundsätzliches Merkmal aus. Die Technik ist fortgeschritten und der 500 C war immer noch gut, aber schließlich keine Sensation mehr. Was er konnte, haben inzwischen auch andere fertiggebracht, wenigstens annähernd. Der 600 aber ist wiederum gewissermaßen ein Nonplusultra: An ihm mag man studieren, wo nach dem neuesten Stand der Technik die unterste Grenze des hundertprozentigen Vollautomobils gezogen ist — unabhängig vom Preis, über den später noch zu sprechen sein wird. Vor allem jene Leute, die den Bau von Rollermobilen planen, sollten ihn sich genau betrachten. Gewiß verzichten die vernünftigeren unter ihnen ganz bewußt und richtig auf den Anspruch, ein „Automobil" zu bauen, aber dessenungeachtet gibt es gewisse konstruktive Regeln, die für alle Kraftfahrzeuge schlechthin gelten und nicht ungestraft mißachtet werden dürfen.

Sehr eingehend hat man bei Fiat die verschiedensten Möglichkeiten studiert, ehe die prinzipiellen Baumerkmale des neuen Kleinwagens festgelegt wurden. Sollte man bei der Standardbauweise bleiben, also vornliegendem Motor, Hinterradantrieb, vom Rahmen getrennte Karosserie, die Bauweise, die beim 500 C doch vollauf befriedigte? Nein, denn man brauchte für den Viersitzer mehr Innenraum, und zudem mußte Gewicht gespart werden, wie es im erforderlichen Maße nur die selbsttragende Karosserie gestattet. Es wurden Prototypen mit Frontantrieb und mit Heckmotor gebaut. Auch Zweitakter hat Fiat in seinen Versuchswagen laufen lassen, die Frage Luft- oder Wasserkühlung stand zur Debatte und noch vieles andere mehr.







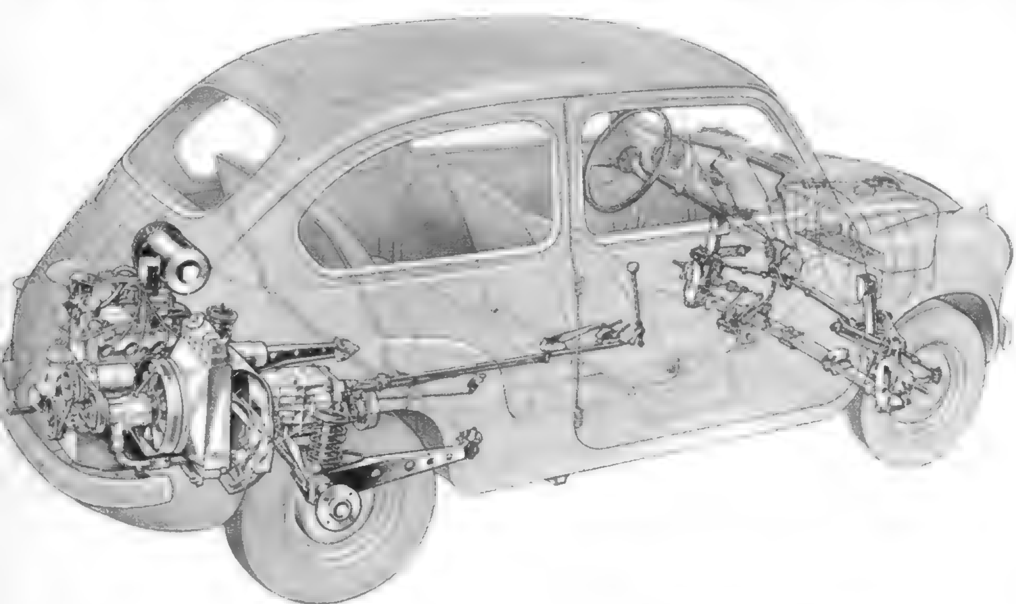
Der Fiat 600 wird jetzt anläßlich des Genfer Salons in seiner endgültigen Form der Öffentlichkeit gezeigt und ab sofort geliefert. Seine Produktion ist bereits voll angelaufen, sie beträgt derzeit 400 Stück je Tag und soll bald auf 600 gesteigert werden. 20 Milliarden Lire, das sind etwa 130 Millionen DM, hat sich Fiat die Entwicklung und Produktionsvorbereitung des neuen 600 kosten lassen, davon könnte Schreiber dieses ein paar Jahre lang ganz gemütlich leben.

Neben Volkswagen und Renault 4 CV ist der 600 nun der dritte Heckmotor-Kleinwagen, der ohne Zweifel die gleiche Popularität gewinnen wird wie diese in ihren Heimatländern und auf den Exportmärkten der Welt. Ähnlich dem Renault besitzt der kleine Italiener einen wassergekühlten Vierzylinder-Reihenmotor (im Gegensatz zu diesem allerdings einen Kurzhuber), der in Längsrichtung hinter der Hinterachse steht, während das Getriebe vor dieser angeordnet ist. Mit Bohrung × Hub = 60 × 56 mm ist das 633 ccm-Maschinchen sogar „unterquadratisch" ausgelegt, es leistet 19 PS (21,5 HP) bei 4600 U/min und verfügt über ein maximales Drehmoment von 4 mkg bei 2800 U/min. Bei Nennleistung beträgt demnach die Kolbengeschwindigkeit nur 8,6 m/s. Der Motor ist mit der Einscheibentrockenkupplung, dem Vierganggetriebe und dem Differential zu einem Triebblock vereinigt. Der II., III. und IV. Gang ist synchronisiert, der III. Gang ist mit 1,333 unter-, der IV. mit 0,896 übersetzt. Geschaltet wird wie beim VW und Renault mittels eines kurzen, handlichen Stockhebels, der zwischen den Vordersitzen liegt.



Fotos: Studio Schwaben 5, Werkzeichnung 1

Die selbsttragende Ganzstahlkarosserie hat zwei breite Türen, hinten angeschlagen und mit Schiebefenstern versehen. Alle vier Räder sind einzeln aufgehängt, und zwar vorn mittels einer Querfeder sowie Dreiecklenkern, hinten mit Schraubenfedern sowie Schwingarmen. Hydraulische Bremse, Schnecken-Einzelradlenkung und — 12 Zoll-Reifen sind weitere Kennzeichen des Fahrwerkes.



Für jeden Fachmann sind die Relationen der einzelnen Maßzahlen geradezu sensationell. Der Radstand beträgt 2000, die Spurweite 1144 mm vorn und 1154 mm hinten. Das Wägelchen ist 3215 mm lang, 1380 mm breit und unbelastet 1405 mm hoch, es ist also — als Viersitzer! — 13 cm kürzer, 3 cm niedriger und 9 cm breiter als der 500 C. Sein Gewicht (etwa 580 kg) ist gegenüber diesem gleichgeblieben. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt wiederum 95 km/st, der Verbrauch (nicht etwa der Normverbrauch!) dürfte 6 bis 6,5 Liter/100 km betragen. Der 27 Liter-Tank, der mit der 12 Volt-Batterie im Bugraum liegt, reicht demnach für gut 400 km Fahrtstrecke.

Der Innenraum des neuen Fiat ist erstaunlich groß, betont zweckmäßig, aber nett und freundlich gestaltet. Für vier Personen ist wirklich Platz genug, der verfügbare Gepäckraum dann freilich nicht mehr reichlich. Sofern man aber nur zu zweit fährt, gibt es auch diesbezüglich keine Sorge, zumal man hier etwas sehr Nettes gemacht hat: Die Lehne des Rücksitzes kann vorgeklappt werden, wodurch sich zusammen mit dem kleinen Kofferraum hinter dieser eine ansehnliche, mit Gummi abgedeckte Fläche ergibt, auf der auch große Gepäckstücke Platz haben. Zudem ist um den Rand dieser vorklappbaren Lehne ein niedriger Bord gezogen, so daß einem nichts ins Kreuz rutscht oder auf den Boden fällt.

Es ist ja schon seit langer Zeit kein Geheimnis mehr gewesen, daß Fiat mit einem neuen, aufsehenerregenden Kleinwagen kommt. Mit hochgespannten Erwartungen sah man ihm entgegen, und es wird kaum jemanden geben, der diese jetzt nicht als erfüllt gelten lassen würde. Denn dieses unerhört originelle Automobilchen ist eine konstruktive Meisterleistung. In einer Hinsicht freilich waren die Hoffnungen nicht der Fachleute, aber mancher Laien wohl etwas übertrieben, nämlich bezüglich des Verkaufspreises. Die Optimisten wollten es sich nicht nehmen lassen, daß der neue kleine Fiat nicht mehr kosten würde wie ein Lloyd, ja, daß er vielleicht sogar den Rollermobilen ihren Markt streitig machen könnte. Das aber war, was jedem Einsichtigen von vornherein klar sein mußte, zuviel verlangt. So kommt es aber, daß manche Leute jetzt vom Preis dieses Wagens ein wenig ernüchtert sind: er kostet ab Heilbronn DM 4250.— zuzüglich DM 160.— für die Heizung, die auch hier leider wieder extra berechnet wird, obschon sie zur Serienausstattung gehört. Die ab 1. April wirksam werdende Zollermäßigung ist mit diesem Preis bereits vorweggenommen. 4410 DM also, das bedeutet, daß der Fiat preismäßig in erster Linie mit dem VW und dem Renault konkurrieren muß. Er kann dies auch, denn er ist ein liebenswertes Wägelchen, und er wird sich weithin schon deshalb gut verkaufen lassen, weil er in der Steuer und Versicherung sehr günstig liegt.

Es ist nicht Aufgabe dieses Berichtes, auf Einzelheiten näher einzugehen. Das muß einem späteren Test vorbehalten bleiben. Immerhin aber können wir es uns nicht versagen, des ausgezeichneten Eindrucks Erwähnung zu tun, den uns die erste kurze Probefahrt am Steuer des Fiat 600 vermittelte. Er ist überraschend lebendig, er ist geradezu schnell, der Motor läuft erstaunlich ruhig und leise, Straßen- und Kurvenlage vermögen einen wahrhaft zu begeistern, die Kurvenneigung ist minimal, die Bedienung geht kinderleicht, insbesondere die der ziemlich direkten Lenkung, und außer dem früheren Dyna-Panhard erinnern wir uns im Augenblick an kein Auto, das ebenso wendig gewesen wäre wie dieses hier (8,7 Meter Wendekreis!). Nun, über all dieses wird eines Tages noch ausführlicher zu berichten sein — ein Riesenspaß steht uns da noch bevor!

Werner Oswald

Futura



Anfang März wurden im New Yorker Zentralpark die ersten öffentlichen Fahrversuche mit dem „Futura" durchgeführt, einem Versuchs- und Traumwagen von Lincoln. Bereits in Heft 3 hatten wir zwei Bilder dieses Fahrzeugs gezeigt. Es enthält eine ganze Reihe sehr außergewöhnlicher Merkmale, die schon im Hinblick darauf eine besondere Würdigung verdienen, daß sie großenteils durchaus in die Serienproduktion übernommen werden können.

Lincoln hat für den „Futura" ein besonders niedriges Spezial-Fahrgestell entwickelt, das eine hervorragende Straßenlage verspricht. Bei einem Radstand von 3,20 Meter ist der ganze Wagen 5,8 Meter lang und 2,15 Meter breit. Der höchste Punkt seines Zwillings-Glasdaches liegt nur 1,34 Meter über dem Boden, Windlauf und Heck sind sogar nur 89 cm hoch. Die kleinste Bodenfreiheit beträgt trotzdem immerhin noch 152 mm.

Außer der Leistungsangabe von 330 HP werden über den Motor keine Zahlenangaben gemacht. Es handelt sich um einen hochverdichteten V 8 mit hängenden Ventilen. Er besitzt einen Vierfach-Vergaser, der in der Grundkonstruktion mit dem des Lincoln 1955 übereinstimmt, jedoch noch niedriger ausgeführt werden konnte. Ein Ölbad-Luftreiniger ist rechts neben dem Motor angebracht. Frischluft wird durch einen Luftkanal zu einem um den Vergaser gelegten Lufthorn zugeführt, eine Anordnung, die von der üblichen Montage des Luftfilters direkt über oder am Vergaser abweicht. Zwecks besserer Motorkühlung sind Zwillings-Ventilatoren eingebaut und vorn über dem Motor befindet sich ein Reserve-Kühltank. Doppelauspuffrohre erübrigen die Querverbindung zwischen den Auspuffleitungen beider Blöcke, womit die Temperatur im Motorraum niedriger bleibt.

Interessant ist der völlige Wegfall eines Schalt- bzw. Wählhebels für das automatische Getriebe. Es wird beim „Futura" mit verchromten Druckknöpfen

Die klare Linienführung des „Futura" ist auf diesem Bild besonders eindrucksvoll. Die Heckflossen der Ganzstahlkarosserie enthalten doppelte Luftöffnungen. Deren untere Hälfte führt den hinteren Bremsen Kühlluft zu, die obere Hälfte speist die Klimaanlage.



Der „Futura" wurde im Versuchszentrum der Ford Motor Company in Dearborn/Mich. entwickelt. Er soll der Lincoln/Mercury-Division Konstruktionshinweise geben, und gleichzeitig soll an Hand des Fahrzeugs festgestellt werden, wie das Publikum auf bestimmte stilistische Neuheiten reagiert.

betätigt, die in die Armlehne zwischen den beiden Sitzen eingelassen sind. Rückwärtsgang und Parkstellung haben einen viereckigen, Leerlauf und Vorwärtsgänge je einen runden Knopf, der jeweils einfach mit der rechten Hand gedrückt werden muß. Um in bzw. aus dem Rückwärtsgang zu gelangen, sind aus Sicherheitsgründen zwei Knopfbetätigungen notwendig. Verschiedene Kontrolllampen zeigen dem Fahrer an, was er eingeschaltet hat. Von links nach rechts bedeuten: Rot — Parken, Blau — Rückwärtsgang, Weiß — Leerlauf, Grün — Freie Fahrt, Gelb — Langsamfahrt (Low). Übrigens sind im „Futura" 27 verschiedene Lampen verwendet.

Recht nett ist auch folgendes: Wenn der Fahrer innen auf den Türgriff drückt, schwingt automatisch das Zwillings-Plexiglasdach nach rückwärts und gibt das Türschloß frei. Ebenso schließt sich das Dach automatisch, wenn die Tür zugemacht wird. Gleichzeitig ist mit dem Dachmechanismus auch die Handbremse gekoppelt, so daß der Wagen bei geöffnetem Dach nicht anfahren kann. W. O.



Die gruppenweise zusammengefaßten Instrumente und Bedienungsapparaturen am Armaturenbrett können mit Rolltürchen verdeckt werden, wenn sie nicht gebraucht werden. Innerhalb der Lenkradnabe befinden sich Tachometer und Kilometerzähler sowie die Kontrolllampen für Kraftstoff, Zündung und Wassertemperatur. Die Druckknöpfe für das automatische Getriebe sind in die Armlehne eingelassen.



Genfer Salon 1955

IM März erwartet man, in Genf den Frühling anzutreffen. Aber die Spanne zwischen Erwartung und Realität war diesmal so weit gezogen, daß nur die gutgeheizten Etablissements mit Ausschank geistiger Getränke sie überbrücken konnten. Über den Lac Leman pfiff eine eisige Brise, und jeden Tag konnte man am Rhône-Kai beim Hotel des Bergues die Protestversammlung der See-Schwäne Genfs und der umliegenden französischen Ortschaften beobachten. Sie ruderten in dichten Massen stumm und angewidert umeinander herum. Aber der liebe Gott hörte ihr Brummen.

Der Auto-Salon, international, vielgesichtig und attraktiv wie stets, war Anlaß zur Präsentation des prächtigen kleinen Fiat 600, den wir an anderer Stelle in diesem Heft ausführlich würdigen, sowie des europäischen Debuts von Daimler-Benz' neuem Sporttyp, dem 190 SL, den wir unsern Lesern bereits im vorigen Heft vorführten. Darüber hinaus gab es keine Neuigkeiten, wenn man diesen Begriff im Sinn der großen Presse faßt. Für uns gab es erstaunlich viel zu sehen.

Erstmals wurde dem Salon eine Schau historischer Modelle fast aller autobauenden Länder von jetzt und ehedem angeschlossen, die — es sei dahingestellt, ob absichtsvoll oder nicht — dem aufmerksamen Betrachter vor Augen hielt, wie zweifelhaft unter Umständen jener Begriff sein kann, den wir so leicht überheblich mit konstruktivem Fortschritt bezeichnen. Kleinwagen? Der Berna-Einzylinder von 1902 wog mit seinen 785 ccm Hubraum nur 500 kg und fuhr 38 km/st schnell — mehr, als die Straßen von ehedem erlaubten. Ebenso wie der Fiat von 1904 war sein Motor genau quadratisch ausgelegt, — auch das ist also nichts Neues. Diese Fiat-Coach übrigens, schätzungsweise 2,40 m hoch von den Rädern bis zum Dach, hatte entsprechend mächtige Türen. Und es war sehr instruktiv, sie zu öffnen und zufallen zu lassen: nach einem halben Jahrhundert schlossen sie immer noch leichter und akkurater als die meisten Serienwagen unserer Tage. Und der Saurer von 1898 — um noch ein Schweizer Fabrikat zu nennen — besaß damals schon eine Gegenkolbenkonstruktion von überquadratischer Bauart (135×110 mm) und sogar eine Wasserpumpe, um einem der Hauptprobleme der Auto-Gründerzeit, nämlich der Kühlung, entscheidend beizukommen.

Natürlich waren auch Rennwagen da: der rührende Renault, der, schon damals mit Vierganggetriebe ausgerüstet, das berühmte Straßenrennen Paris—Bordeaux im Jahre 1902 gewonnen hatte, dann der mächtige Panhard von 1925, der 215 km/st lief, der berühmte Alfa Romeo P 2, fälschlicherweise vom Werk selbst als P 3 gekennzeichnet, und Caracciolas Stromlinien-Mercedes von 1938, der auf der Autobahn Darmstadt 432 km/st erreichte.

Vor dem Hintergrund dieser Veteranen gab sich der Automobilbau von heute sein Stelldichein auf dem interessantesten und freiesten Automobilmarkt Europas, für den Genf alljährlich fungiert sozusagen als internationale Drehscheibe der neuen Modelle. Wir können und wollen in diesem Rahmen keine Beschreibung aller ausgestellten Wagen („Von Stand zu Stand") geben, unsere Leser kennen sie auch zumeist von vorausgegangenen Veröffentlichungen, sondern uns vielmehr auf einige zusammenfassende Gedanken beschränken.

Da sind zum Beispiel die Spezialkarosserien, denen wie immer in Genf ein breiter Raum gewidmet war. Auffällig, daß im Moment des Erscheinens von Fiats neuem 600 dieser schon von sechs verschiedenen Spezial-Karossiers tailliert war: Alemanno, Farina, Ghia, Siata, Vignale, Viotti. Besonders originell die Lösung von Farina mit einer in Fahrtrichtung zurückfallenden Hecklinie des Aufbaues — man wird sich daran gewöhnen müssen. Die von uns bislang häufig mit etwas gequältem Blick betrachteten Erzeugnisse der schweizerischen Spezial-Karossiers wie Graber, Beutler, Ghia-Aigle haben, das sei offen hier konstatiert, ganz wesentliche Fortschritte ge-

Fiat 600 Spezial

Im gleichen Moment, da der neue Fiat 600 der Öffentlichkeit präsentiert wurde, gab es ihn auch schon in sechs verschiedenen Versionen italienischer Karossiers zu sehen. Von links nach rechts: eine zweifarbige Ausführung von Ghia, daneben Farinas originelle Lösung mit nach hinten innen abfallender Dachlinie, dann die Siata-Version mit falschem Kühlergrill, und schließlich ganz rechts als zweisitziges Coupé mit Panoramascheibe von Viotti.







Bild linke Seite: Ein rühre
der Anblick aus der Sch
historischer Automobile a
Genfer Salon: ein alt
Opel mit Holzspeichenr
dern, Hochdruckreifen u
Acetylen-Beleuchtung, Jah
gang 1905. Ein halbes Jah
hundert später präsentie
sich das neueste Modell v
Packard mit einer scha
nach vorn abgeschnitten
Front, die einer music b
auf den ersten Blick nic
unähnlich ist.

macht und zeigen Aufbauten in sehr klarer und zurückhaltender Form, die alle Anerkennung verdienen. Hervorzuheben ein rostrotes Cabrio von Graber auf Alvis-Chassis, die Spezial-VWs von Beutler und der freche kleine Panhard von Ghia-Aigle. Von der gleichen Firma war auch ein sehr schönes viersitziges Daimler-Coupé ausgestellt.

Die Italiener schwelgen in ihrem eigenen Stil, an den man sich begeistern oder den man wie unser Karosserie-Experte Gotschke als „Törtchen" ablehnen kann; auf alle Fälle haben sie immer wieder neue Ideen, die zumindest im Detail vielfach von den USA übernommen werden, und besitzen darüber hinaus jenes unbestimmbare Etwas in rassiger Form und verwegener Linie, das in Europa unwiederholbar bleibt. Farina, Viotti und Ghia haben sich diesmal auf Fiat-Chassis konzentriert und neben dem neuen Kleinen auch den Sporttyp 8 V karossiert. Nur Touring und Ghia zeigten ein Alfa Sprint-Coupé und Farina eine neue Version seines PF 200 auf Lancia-Aurelia-Chassis.

Es ist in diesem Zusammenhang bemerkenswert, daß das Schwergewicht der Sportwagen von Italien und England jetzt nach Deutschland gerückt ist. Die 190 SL- und 300 SL-Typen von Mercedes-Benz waren ebenso Mittelpunkt der sportinteressierten Besucher wie die Porsche-Modelle. Neben dem nach so vielen Jahren noch immer unübertroffen schönen Porsche-Normalcoupé, wovon der 1500 Super nun endlich öffentlich, falsche Bescheidenheit beiseite lassend, mit den von ihm erreichten 180 km/st ausgezeichnet war, gab es den offenen Speedster und den Viernockenwellen-Spyder zu sehen, letzterer gut für 225 km/st.

Auch Fiat machte eine Konzession an den Geschmack unserer Tage und zeigte den neu herausgebrachten offenen Zweisitzer auf 1100 TV-Chassis mit Panorama-Scheibe, die übrigens auch bei dem serienmäßigen Lancia-Aurelia-Sportzweisitzer anzutreffen ist. Daß die Italiener nun auch die von uns und aus USA kommende Mode der angeklebten Drahtspeichen-Rudgenaben-Attrappen übernehmen, kann nur bedauert werden.

Von Alfa Romeo, Lancia, Maserati und Ferrari keine Neuigkeiten. Über den interessanten kleinen Moretti werden wir uns anläßlich des bevorstehenden Turiner Salons einmal ausführlicher unterhalten.

Und die Franzosen: es sind immer noch die alten oder seit dem Pariser Salon vorhandenen Modelle, die Simca in einem Meer von Blumen, die Citroen unverändert, ebenso die Peugeot, wo eine auf dem Liegesitz befindliche Dame mit abnehmbarem Kopf attraktiv wirken soll. Anstelle der einstigen Großen (in bezug auf den Hu raum) wie Talbot, Bugatti, Delahaye ist diesm der Vega zu sehen, ein von dem führende Pariser Karosserie- und Blechpreßwerk Facel m einem 4,8-Liter-DeSoto-Motor ausgerüstetes r präsentatives Sportcoupé. Frankreichs Beitra zum Kleinwagenproblem erstreckte sich auf de von Paris her bekannten Galy, ein kleines, a geblich nur 280 kg wiegendes Coupé mit luf gekühltem 250 ccm ohc-Einzylinder von 15 P der im Heck untergebracht ist und mit Doppe gelenkachsen die Hinterräder antreibt.

Die Engländer können mit ihrem seit Ear Court bekannten Typenprogramm auf dem Ko tinent keine allzu wichtige Position mehr ei nehmen. Auch die Sportwagen von Jaguar, M usw. haben sich auf dem Schweizer Markt de Rang ablaufen lassen, und die kleinen Morri Austin und Standard dürften im Fiat 600 ei nicht ernst genug zu erachtende Konkurren finden.

Damit kommen wir automatisch zu de Amerikanern, die wie stets in Genf beinahe vol zähling vertreten sind und in der Schweiz auch von jeher ein großes Kontingent der g fahrenen Wagen stellen. Mit ihren 1955er M dellen hat es die USA-Autoindustrie seit läng rem wieder fertiggebracht, auch die europäisch Öffentlichkeit für die Straßenkreuzer von Übe







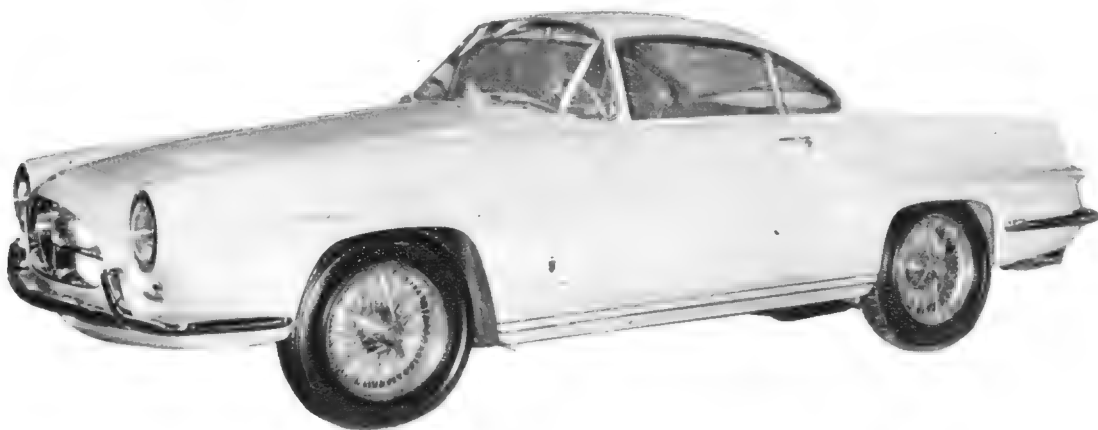
Immer neue Wandlungen durchläuft Pinin Farina's PF 200 auf Lancia-Aurelia-Chassis. Als er vor 3 Jahren erstmals gezeigt wurde, erschien er revolutionär; inzwischen, von neuem verfeinert, entspricht es in seiner Form durchaus den landläufigen Vorstellungen eines schnellen Reise-Coupés.



Fiat brachte den 1100 TV als sportliches kleines Cabriolet mit Panorama-Scheibe und amerikanisch infizierter hinterer Kotflügellinie heraus. Mit 810 kg Trockengewicht und 50 PS Leistung wird das ein sehr lebendiges kleines Sportwägelchen sein. Schade nur die Drahtspeichen-Attrappen!



Der von Farina karossierte Fiat 8 V weist – ebenso wie der oben abgebildete PF 200 – eine durch Profilstreben zum Heck verlängerte Dachlinie auf, die dem Wagen eine besonders sportliche Note gibt.



Auch bei diesem Ghia-Coupé auf einem Alfa Romeo-Super Sprint tritt amerikanischer Formen-Einfluß klar zutage. Aber mit unverwechselbarem romanischen Geschick wurde das Thema zu einem typisch italienischem abgewandelt.

see zu interessieren. Vom Motorischen her gesehen, hat sich der V 8 nunmehr völlig durchgesetzt. Es gibt nur noch drei Firmen, die in ihrem Typenprogramm keinen V 8-Motor aufweisen, nämlich Kaiser, Nash und Willys. Insgesamt werden von 14 USA-Firmen nicht weniger als 33 V 8-Modelle produziert. Eine ganz ähnliche Entwicklung hat sich bei den automatischen Drehmomentwandlern ergeben. Nur die vier Sechszylinder von Chevrolet, Dodge, Plymouth und Willys werden noch serienmäßig mit normalem Dreiganggetriebe oder solchem mit halbautomatischem Schnellgang gebaut, ohne die wahlweise Möglichkeit des Einbaues eines Powerglide, Powerflite oder andern hydraulischen Drehmomentenwandlers zuzulassen. Die vielverwendete Hydramatic-Kraftübertragung (erhältlich bei Pontiac, Oldsmobile, Cadillac, Nash, aber auch Bentley und Rolls-Royce) ist ja kein hydraulischer Wandler, sondern ein automatisches Planetengetriebe mit hydraulischer Kupplung. Diese Lösung wird übrigens seit geraumer Zeit auch in Europa sehr eingehend studiert.

Die für unsere Verhältnisse geradezu untragbare Länge der amerikanischen Personenwagen feiert im Cadillac 75 ihren Rekord: er hat die 6-m-Grenze noch um 2 cm überschritten. Weil er der teuerste Amerikaner ist, muß er wohl auch der längste sein. 5½ m und mehr sind alle Cadillac, Chrysler, Packard und Lincoln lang, Buick, Dodge, Hudson, Mercury Oldsmobile, Plymouth, Pontiac und Studebaker liegen zwischen 5,20 und 5,40 m, und eigentlich nur Chevrolet und Ford halten sich mit 4,97 bzw. 5,04 m an der normalen Grenze großer Wagen. Mit dieser Länge sind sie ebenso geräumig oder teilweise noch geräumiger als die monströsen Riesen. Man kann aber annehmen, daß die Einsicht nicht mehr fern ist, daß Autolänge als Repräsentationsanliegen den Verkehrsverhältnissen in aller Welt sozusagen ins Gesicht schlägt.

Ein ähnliches Rennen um höchste Leistung, das sogenannte PS-Rennen, findet seinen vorläufigen Abschluß im Packard-V 8 von 5,8 Liter Hubraum im „Caribbean", der mit 275 SAE-HP eine nach unsern Normen gemessene Leistung von rund 245 PS haben dürfte. Ganz allgemein liegen Verdichtungen (mit im Durchschnitt 8:1) und Drehzahlen (durchschnittlich 4400 U/min) der großen amerikanischen Motoren sehr hoch, und entsprechend auch die spezifischen Leistungen. Wenn auch der PS-Rummel um absolute Spitzenleistungen ein fragwürdiges Anliegen der Propagandaabteilungen bleibt, ist die durch-

Die Schweizer Spezial-Karossiers Graber, Beutler und Ghia-Aigle stellten in Genf Fahrzeuge eigener Prägung aus, die sich durchaus international sehen lassen können. Auf dem Bild rechts ein von Graber karossiertes Alvis-Coupé, bei dem die traditionelle Kühlerverkleidung beibehalten wurde.







Für die 1955er Modelle aus USA typisch ist die besonders starke Betonung der Front- und Heckleuchten, die die straff geführten Seitenteile abschließen. Links die riesigen Heckleuchten des Packard-Patrician; die Auspuffrohre werden durch die Abschlüsse der Stoßstange geführt. Rechts ein Scheinwerfer bei Ford, der hier wie heute in USA üblich hinter einer oberen Abschirmkappe liegt.





Galy – ein französischer Beitrag zum Kleinwagenproblem mit im Heck liegenden 250 ccm-ohc-Motor und Gummifederung. Fotos: Wieselmann

schnittliche hohe Leistung der USA-Motoren, die heute etwa bei 165—175 HP liegen dürfte, ein durch die Verkehrsverhältnisse erzwungenes Muß. Man muß nämlich, um im fließenden Verkehr der Großstädte und Turnpikes mithalten zu können, beschleunigen können, und praktisch nur dafür werden diese immensen Leistungen verwendet. Interessant bleibt es, zu beobachten, wie die amerikanischen Konstrukteure die von der europäischen Sportwagentechnik aufgezeigten Wege zu hoher Literleistung auf ihre Weise übernehmen und nach den Massenproduktionsgegebenheiten abwandeln, um hohen Wirkungsgrad mit geringem Bauaufwand zu erzielen. Chevrolet mit seinen Blechkipphebeln ohne Welle ist ein typisches Beispiel dafür.

Das am stärksten in den Vordergrund tretende Element der 55er Wagen aus USA ist ihre sportliche Note, die sich aus ihrer geringen Höhe bei verhältnismäßig großer Länge und darüber hinaus aus der starken Betonung technisch funktioneller Partien am Wagenäußeren wie Lichtern und Heckleuchten, Lufteinlässen und Radkappen ergibt. Die Aufteilung der Karosserie in zwei und jetzt sehr häufig auch drei verschiedene Farben macht den ganzen Wagen noch munterer, lebendiger, fröhlicher. Aus der ehrsamen, auch äußerlich nur der reinen Fortbewegung zubestimmten Form und Einfarbigkeit früherer Autos sind vor Vitalität strotzende, im Stillstand schon den Wunsch nach Bewegung ausdrückende fahrende Wohnungen geworden. Sie sind vielleicht die wirklichen Häuser eines Volkes, das in weiten Räumen und großen Entfernungen zu denken gewohnt ist und seine Habe weniger im angestammten Besitz als vielmehr in der eigenen Tüchtigkeit sieht. Auf alle Fälle sind die Klarheit der Form und die Straffheit der Linienführung, wie sie sich etwa im Chevrolet, Ford oder Mercury ausdrücken, vorbildlich für das ebenso komplexe wie komplizierte technische Gebilde Automobil. Es braucht ja nicht gerade so groß zu sein.

So ist es denn für den Genfer Salon typisch geworden, daß die Karosseriefachleute ganz Europas ihn sehr aufmerksam studieren und sich ihre Anregungen gerade bei den Übersee-Modellen holen, während beim Turiner Salon mit seinen unzähligen italienischen Sonderkarosserien die amerikanischen Stilisten wie Raymond Loewy, Virgil Exner, Howard Darrin usw. mit Sicherheit anzutreffen sind, die dort die oft bizarren, oft aber auch glänzenden Einfälle der Torinesen sozusagen an der Quelle schlürfen.

H. U. Wieselmann

Camping muß man nur verstehen!

Vom Trapper-Camping zur Rheumawiese

Das Camping wurde jenseits des großen Teiches erfunden, als man dort noch Erskine, Essex und Hupmobile fuhr. So an die 25 Jahre mag das her sein, als dorten der Brauch aufkam, zum Wochenende oder in den Ferien in den Wald zu ziehen, in Zelten zu leben und sich möglichst von Jagd und Fischfang zu ernähren. Das waren wenigstens noch Zeiten: man war ganz auf sich allein gestellt, zog steif wie eine überjährige Mettwurst vor Tau und Tag los, krebste durch quatschnasses Unterholz, paßte in sengender Sonnenhitze zur Unterstunde an den Tränken, kehrte gnittenzerstochen und gelsenzerbissen am Nachmittag mit bis in die Kniekehlen hängendem Magen zurück, ohne einen Schwanz gesehen geschweige denn geschossen zu haben, hackte mit dem Standhauer Kleinholz für das Lagerfeuer, bis man Quesen an den Händen hatte, zog dann kurz vor Sonnenuntergang nochmals mit dem Spinner los, um wenigstens noch einen schäbigen Saibling zu drillen, der, falls er tatsächlich biß, es sich im entscheidenden Moment doch noch anders überlegte, unter das Ufer schoß, das Vorfach um die Ellernwurzeln wickelte und auf Nimmerwiedersehen verschwand, während es langsam aber um so intensiver zu regnen begann . . . Heute haben wir es dank einer rührigen Industrie besser: man zieht esbitbeladen, dunlopillogepolstert und phönixbebootet los, schließt sich spätabends noch an das Ortsnetz an und das Problem ist nur, ob man Lacroix oder eine der 57 Sorten Heinz-Konserven zum Nachtmahl wählt. Fortschritt in allen Ehren, aber eigentlich — meine ich — ist das die wahre Liebe längst nicht mehr!

Das Campingmädchen

Ein Campingmädchen fährt nicht mit, sondern wird mitgenommen. Einer Dame von Format kann man es nicht gut zumuten, beim Campingmädchen setzt man es voraus. Nämlich, daß sie den Kram in Ordnung hält. Aber wie weiß man das vorher? Fridolin meinte durch einen Test. Denn getestet wird alles, was sich rentieren soll: Kalender und Uraufführungen, Ferien, Arrangements und Zukunftsautomobile. Wieso also nicht Campingmädchen? Fridolin, bei dem die Liebe durch den Magen geht, stimmte seinen Test darauf ab: er brachte ihr kleingeschnittenes Hammelfleisch mit und bestellte sich bei ihr zum Abend ein prima ungarisches Gulasch. Das Luder war aber schlauer als er und machte ihm ein original serbisches Reisfleisch daraus. Sogar die grünen Pfefferschoten und der Safran waren drin. Er engagierte sie noch vor dem Nachtisch und — fiel doch rein: ehe die Hälfte des Urlaubs zu Ende war, war die Reisekasse es ganz. Im nächsten Jahr ging er raffinierter vor. Er erzählte seiner derzeitigen „Neuerwerbung" beiläufig, daß er zum Zelten an den Genfer See wollte. Und nun spannte er, wovon sie anfangen würde. Sie fing aber gar nicht an, sondern ging gleich in die Vollen: das und das muß mit, jenes auch noch, und dann wird das so und so gemacht. Fridolin fiel nochmals rein. Das Mädchen hatte sich zwar nicht ganz so kostspielig entpuppt, aber es hetzte ihn mit seinem Schneckenhaus von Paß zu Paß und von See zu See . . . Darauf analysierten wir den Fall und fanden den Dreh mit der Rollenverteilung: Er: Reiseleitung, Kasse, Küchenchef. Sie: Küchenhilfe, Zeltregie, Hausordnung. Das hat sich prachtvoll bewährt. Fridolin war hell begeistert. Die Kleine auch. Und deshalb wird das Rezept weiterempfohlen. Nehmen Sie ein Campingmädchen mit, dann legen Sie vorher die Funktionen jedes einzelnen fest. Das gibt keinen Verdruß und hinterher geht die Freundschaft nicht in die Binsen. Aber bitte seien Sie nicht stur, sondern respektieren Sie in Ihrem Interesse etwaige Wünsche: denn in Haushaltsachen sind die Frauen uns Männern nun mal über.

Was kostet eine Campingausrüstung?

Hier haben Sie zunächst mal eine Auswahl der wichtigsten Utensilien, die man zum Camping braucht. Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit; sie dient lediglich zur Orientierung.

Aluminiumtanks	10.00– 33.00 DM	Küchenkoffer kompl.	78.00–196.00 DM
Autobetten komplett .	175.00–268.00 DM	Luftboote	123.00–297.00 DM
Autozelte	48.00–352.00 DM	Luftmatratzen	25.80–112.00 DM
Autofaltgaragen	75.00–165.00 DM	Mittelzelte	168.00–242.00 DM
Blasebälge	6.75– 13.50 DM	Picknickkoffer	44.00–145.00 DM
Brennstoffkanister ...	2.50– 5.00 DM	Plastikgeschirr-	
Eisbox-Kühlbehälter .	59.00 DM	garnitur	10.00– 21.00 DM
Esbit	–.60– 3.00 DM	Reisesäcke	11.40– 21.85 DM
Großzelte	248.00–776.00 DM	Schlafsäcke	39.80–104.00 DM
Klappbetten	43.00– 75.00 DM	Schwimm-Matratzen .	75.00–144.00 DM
Klappstühle	5.80– 22.50 DM	Tischgarnituren	37.00–112.50 DM
Klapptische	7.90– 36.50 DM	Verbandtaschen	5.30– 18.00 DM
Kleidersäcke	44.50– 53.50 DM	Wassersäcke	5.70– 11.25 DM
Kleinzelte	98.00–125.00 DM	Waschschüsseln	2.95– 5.20 DM
Kocher	16.50– 78.00 DM	Waschtische	79.00 DM
Kochgeschirr-		Wohnanhänger	1590.– 8000 DM
garnituren	13.80– 39.00 DM	Zeltgestänge	5.30– 72.00 DM
Koffertische	25.00–115.00 DM	Zeltheizungen	16.80– 22,50 DM
Kombidecken	75.00–125.00 DM	Zeltlampen	5.40– 58.00 DM
Konserven 0,5 kg ...	1.90– 4.70 DM	Zeltleinen	–.85– 3.80 DM
Küchenklapptische ..	27.00– 79.00 DM	Zeltpacksäcke	3.50– 8.00 DM

Auslandscamping und Zoll

Es ist wie überall im Leben: Wenn es anfängt interessant zu werden, steckt der Fiskus seine Nase dazwischen. Wegen der Moral, eventueller Möglichkeiten und auch sonst. Deshalb hat er vor die Auslandstour den Zoll gesetzt. Das runde Schild gibt ihm die Berechtigung und der Schlagbaum das Rückgrat. — Also das müssen Sie wissen: Ziehen Sie mit einem Wohnwagen los, dann stellen Sie zu Hause ein halbes Dutzend Inventarverzeichnisse zusammen. Ansonsten kommen weder Sie noch der Zoll klar. Und dann denken Sie nicht, einen ganzen Monatsvorrat an Konserven mit rüber schleppen zu können. Gegen ein bis zwei Tagesrationen für 4 Personen wird man genau so wenig wie für eine ganze Büchse Salz, Gewürze und einen mittelgroßen Senfpott einwenden, aber bei Kaffee, Tee, Schnaps und dergleichen werden die Brüder am zweiten Schlagbaum komisch. Hier sind wir nämlich von einem vereinten Europa noch weit entfernt.

Wenn das Feuer nicht brennen will

Zum richtigen Camping gehört das Lagerfeuer. Aber haben Sie mal zugeguckt, wie sich da manche anstellen? Wie die ersten Menschen! Vor allem, ehe sie so was in Gang bringen. — Brennen tut ungefähr alles, zur Not auch ausgewinterter Büffelmist. Zum Anfeuern taugt aber nur weniges. Am besten ist eine Handvoll Birkenrinde. Die geht auch bei Sturm nicht aus. Darauf kommen dann ganz locker kleine kreuzweis geschichtete leopoldündünne und spannenlang zerbrochene Zweiglein, dazwischen Harz, Koniferenzapfen, trockenes Gras oder Maisstroh, etwas in Stücke gebrochene Rinde von Nadelbäumen und drumrum schichtet man pyramidenförmig bleistiftdicke Äste, packt ein paar große Steine drumrum — und der Scheiterhaufen brennt unter Garantie. Geheimtip für die, die sich nicht blamieren wollen: Sind Sie mit dem Wagen unterwegs, dann halten Sie mal an einer Sandgrube und probieren Sie mit dem, was Sie da finden, ein Feuerchen in Gang zu bringen! Zweiter Geheimtip: Zigeunern Sie campend durch eine



Ihnen völlig unbekannte südliche Gegend, die sich durch nicht gerade überwältigenden Baumbestand auszeichnet, so nimmt man sich von unterwegs für den Abend etwas Anbrennmaterial mit.

Camping und Hund

Auf Auslandsreisen, auf denen lange Fahrtstrecken mit Stadtbesichtigungen abwechseln, rate ich ab, einen Hund mitzunehmen. Das ist für beide Teile eine Viecherei. Fahren Sie aber 2 oder auch mal 3 Tage durch, und bleiben Sie dann auf einem festen Campingplatz, dann ist ein wachsamer Hund nicht zu verachten. Fährt man aber in ein einsames Waldcamping, so ist ein Hund sozusagen unentbehrlich. Allerdings nur dann, wenn der den Rummel kennt und wenn Herr und Hund aufeinander eingespielt sind. Meinen Köter habe ich oft mit ins Ausland genommen — Spaß hat es uns allen beiden gemacht. Und wenn Sie es nun ganz genau wissen wollen, dann darf der Hund mit, wenn:

... die Einreisebestimmungen des betreffenden Landes nicht allzu scharf sind.

... er zu Hause niemand hat, der sich um ihn kümmert.

... der Hund an das tägliche Autofahren gewöhnt ist.

... Sie auch auf großen Strecken ab und zu mal für ihn Zeit haben.

... er vorsorglich gegen Tollwut geimpft ist.

... das Hundevieh mindestens 2 Jahre alt ist.

... er unangeleint beim Zelt bleibt und nicht strolchen geht.

... er, falls es eine Hündin ist, nicht gerade zur Zeit läufig wird.

... er hasenrein ist und aufs Wort gehorcht.

... er überhaupt ein Hund und kein Maskottchen ist!



Wenn Sie in Italien einkaufen wollen . . .

Was Spaghetti und Makkaroni auf italienisch heißen, das wissen Sie ja. Wie man Fleisch und Zucker südlich der Alpen verlangt, das steht im Wörterbuch. Aber schließlich brauchen Sie auch mal was anderes. Besonders Zukost. Mit Zeigen kommen Sie meistens nicht weit, denn das, was Sie haben wollen, steckt meistens unsichtbar in Kästen, in die Sie nicht reingucken können. — Hier sind die Zauberformeln, auf die Sie so was kriegen:

Arista: Kalter Schweinsrücken, am Spieß gebraten und mit Thymian gewürzt.
Attorta: Geflochtenes Teiggebäck mit Mandeln, Schokolade und Früchten gefüllt.
Bel Paese: Leicht gesalzener streichfähiger Fettkäse von feinem Geschmack.
Bresaola: Gepökeltes Rindfleisch, das luftgetrocknet ist.
Brigidini: Waffelgebäck mit Anis. Schmeckt immer.
Broade: Gemischter Rübensalat mit Kräutern angemacht.
Cannelloni: Blätterteigpasteten mit kleingehacktem Fleisch gefüllt.
Cannoli: Süßer Topfencrem in Teighüllen. Kann man kalt essen.
Carciofi alla Giudia: In Öl gekochte Artischocken.
Cotechino: Wurst aus stark gewürztem Schweinefleisch.
Culatello di Zibello: Gepökeltes luftgetrocknetes Schinkenfleisch.
Giuncata: Sauermilch. Muß aber kalt sein.
Lasagne: Bandnudeln, verschiedene Sorten bis Waschlappengröße.
Latticini: Frischkäse aus Kuhmilch.
Luganighe: Stark gewürzte Schweinswürstchen.
Mortadella: Wurst aus stark gewürztem feingehacktem Fleisch mit Pistazien.
Mozzarella: Frischkäse aus Büffelmilch. Ganz hervorragend.
Moscarpone: Süßlich schmeckender Käsecrem.
Panettone: Safrangewürzter Kuchen mit Sultaninen und Zitronat.
Panforte: Früchtebrot mit kandierten Melonen, Zitronat, Honig, Nüssen, Mandeln.
Parmigiano: Reibekäse nach Parmesan-Art. Kommt an jede Suppe.
Pasticciata: Blätterteig mit süßer und würziger Füllung.
Pecorino: Äußerst pikanter Schafkäse.
Porchetta: Gebratenes Jungschwein mit verschiedensten Kräutern gefüllt.
Ribiola: Käse aus Kuhmilch. Schmeckt wie Camembert.
Stracchino: Weicher, sehr pikanter Kuhkäse.
Torrone: Naschwerk aus Honig, Haselnüssen und Mandeln.
Zampone: Mit pikantem Fleisch gefüllte Schweinspfoten. Wird kalt gegessen.

Ein Campingziel par excellence

Als Campingziel war Spanien noch vor drei Jahren die Masche. Heute kann man mit Ronda und Segovia keinen Hund mehr hinter dem Ofen vorlocken. Also wohin dann? Fahren Sie mal nach Schweden! Aber dann auch gleich bis Norrbotten hinauf! Das ist ab Frankfurt auch nicht weiter als nach Sevilla; aber ein ganzes Stück mehr als nach Palermo. Denn Kiruna liegt noch 1378 km nördlich von Stockholm oder 2851 km von Frankfurt. Hier können Sie Ihr Zelt aufschlagen, wo es Ihnen paßt, Eigentumsdelikte sind unbekannt, die Straßen sind gut, im Norden aber sandig. Das ist das Land der Stromschnellen und toteinsamen Heiden, der unermeßlichen Wälder und der stillen Seen, der gischtenden Wasserfälle und der Gletscher. Das ist das Land, wo Frühling und Sommer genau so warm wie in Südschweden sind. Das ist das Land der Mitternachtssonne mit ihrem matten, nie verlöschenden Licht. Das ist das Land zwischen dem norwegischen Fjell und dem Bottnischen Meerbusen, wo die Moorbirke zwischen bartflechtenbehangenen Fichten und knorrigen Schirmkiefern steht. Und das ist das Land, wo der Elch und das wilde Ren noch ziehen, wo sich Bär und Luchs, Wolf und Vielfraß noch fährten, wo in den Klippen der Uhu und auf den Überhältern der Seeadler und der nordische Falke noch horsten, wo Sie dem Schneehasen und dem Hermelin, dem Eisfuchs und dem Lemming, dem Schneehuhn und der Mooreule noch allenthalben begegnen. Und wenn Sie nur halb so weit fahren wollen, da bekommen Sie in den Schären zwischen Norrköping und Stockholm schon einen Vorgeschmack davon. Schweden ist zwar nicht ausgesprochen billig; aber ein Camping dort oben zwischen dem Kalix-Elf und dem Kebnekalse, das ersetzt — wenn man das Mittelmeer schon kennt — meiner Meinung nach zwei weitere Fahrten nach Sizilien! Dort ist man mit sich und der Natur allein, die Axt ist wichtiger als alles andere, und sind Ihnen die Streichhölzer naß geworden, dann können Sie von Glück reden, wenn Sie am gleichen Tage zur nächsten Siedlung und wieder zurück kommen! Wer dazu nicht die richtige Traute hat, für den gibt es aber sogar hier oben bei Haparanda ein paar Zeltplätze. Waren Sie erst einmal hier oben, dann kommen Sie bestimmt wieder!



Camping am Meer

Das Meer ist — vielleicht abgesehen vom unwegsamen Hochgebirge — so ungefähr die einzige Möglichkeit, wo man ohne Anstände noch „wild" zelten kann. Solange die Sonne scheint, hat man Spaß an der Sache — aber wenn der Wind kommt, auf dem Wasser weiße Schaumkronen reiten, und dann der Sturm an der Vertäuung zerrt, beginnt es ungemütlich zu werden. Hat man aber einigermaßen den Dreh raus, dann kommen auch Sie damit zurecht; Sie müssen nur folgendes beachten:

1. Stellen Sie Ihr Zelt nicht an die freie Küste, sondern so, daß Sie möglichst im Windschatten von irgendwas — am besten von Klippen — sind!
2. Die Rückseite Ihres luftigen Hauses gehört prinzipiell in den Windschatten; auch wenn soldhermaßen die morgendliche Aussicht flöten geht.
3. Nur Anfänger, die noch nie was von Grundwasser gehört haben, setzen ihr Zelt so hin, daß sie ohne aufzustehen ein Fußbad nehmen können.
4. Wenn auch am Mittelmeer zwischen Ebbe und Flut nur wenige Zentimeter liegen, kann anstehender Sturm die Wasserlinie erheblich hochdrücken.
5. Sandboden wird nachts immer feucht. Matratzen und Schlafsäcke müssen deshalb jeden Morgen an die Luft. Aber ehe die Sonne „sticht".
6. Häringe sitzen im Sand nur solange fest wie keiner zu niesen anfängt. Der Kenner der Materie beschwert sie deshalb mit Steinen.
7. Wenn Sie Ihre Zeltstäbe nicht mit Maisstroh oder was ähnlichem unterlegen, dürfen Sie sich nicht wundern, wenn Ihr Zelt Risse bekommt.
8. Waschwasser holt man sich nicht aus dem Meer, sondern aus einem Loch, das man sich so weit als möglich binnenwärts buddelt.
9. Hängen Sie nicht spätabends — bei Windstille — Wäsche auf! Erstens trocknet sie nicht, und zweitens fliegt sie bei der Morgenbrise davon.
10. Fotoapparate, Ferngläser und Filme bewahre man prinzipiell in ihren Behältern auf. Noch besser aber im Gepäckraum Ihres Wagens.
11. Lassen Sie Ihren Wagen am Strand stehen, dann reiben Sie alles, was glänzt, mit Vaseline ein. Salzwasser greift nämlich Chrom an.
12. Alles was hygroskopisch ist, muß luftdicht verschlossen sein. Ansonsten können Sie nach 3 Tagen die Hälfte Ihrer Vorräte wegschmeißen!

Wenn es Ihnen kalt den Rücken runter läuft

Die Grippe gehört schon normalerweise nicht zu den Annehmlichkeiten des Lebens, aber bei einem Camping kann man sie schon gar nicht gebrauchen. Schön, werden Sie sagen: erstens bekomme ich keine, und zweitens gibt es ja überall Apotheken. Dieser Standpunkt hat jedoch eine schwache Stelle. Sie bekommen nämlich im Auslande nicht überall die Ihnen bekannten Arzneimittel, und wie sollen Sie sich z. B. einem Apo im hintersten Montenegro verständlich machen? Husten geht noch, das können Sie zeigen und zur Not auch phonetisch vormachen. Aber eine Verstopfung? Sie werden sich hüten! Wenn der Apotheker zufällig ein Mädchen ist, geht nämlich auch das erste nicht! Nicht ganz so peinlich ist das mit Grippemitteln, aber zumindest schwierig. Deshalb nimmt man die zweckmäßigerweise mit. Fläschchen sind unpraktisch. Deshalb wählen Sie solche in Tabletten oder Drageeform.

Cosavil: Zur Kupierung des Schnupfens und katarrhalischer Symptome. Beim Auftreten der ersten Krankheitssymptome 2–3mal täglich 1–2 Dragees.
Gardan: Bei Kopf-, Zahn- und Gliederschmerzen. 3–4mal täglich 1 Tablette.
Novalgin-Chinin: Bei Grippe und Erkältungen. Nach dem Essen 1–2 Dragees.
Penifen: Bei Infektionen der Mund- und Rachenhöhle. Nach den Mahlzeiten 2–3 stündlich 1 Pastille im Munde langsam zergehen lassen.
Gripcalin: Zur Steigerung der Widerstandskraft gegen grippale Infektionen. 3mal täglich 1–2 Dragees.
Ticarda: Bei Reiz- und Krampfhusten. Tagsüber 1–2mal 1 Tablette; zur Nacht nochmals 1 Tablette.

Das ganze paßt in eine Seifendose und Sie sind für alle Eventualitäten gerüstet. Aber die gehört nicht zuunterst in einen Koffer, sondern in den Handschuhkasten, damit Sie sie immer zur Hand haben.

14 Länder — 14 Preise

Damit Sie einen Anhaltspunkt haben, mit welchen Kosten Sie bei Selbstversorgung rechnen müssen, nenne ich Ihnen die Maximalpreise in Landeswährung. Dazu ein Tip: Bei der Einreise in ein fremdes Land halte ich in der ersten größeren Stadt und notiere mir die Preise für die wichtigsten Lebensmittel. Kaufe ich dann in einer abgelegenen Gegend ein, dann vergleiche ich die Preise und bin sicher, nicht über's Ohr gehauen zu werden!

	Belgien:	Dänemark	Finnland	Frankreich	Griechenland
Brot:	8.00	0.60	80.00	60.00	5000.00
Butter:	95.00	7.60	450.00	800.00	35000.00
Fleisch:	140.00	10.00	600.00	800.00	30000.00
Milch:	4.00	–.50	25.00	50.00	3000.00
	Italien	**Jugoslawien**	**Niederlande**	**Norwegen**	**Österreich**
Brot:	200.00	35.00	0.48	0.50	6.00
Butter:	1200.00	200.00	4.50	18.00	40.00
Fleisch:	1700.00	180.00	7.00	12.00	25.00
Milch:	100.00	15.00	0.28	0.60	2.00
	Portugal	**Schweden**	**Schweiz**	**Spanien**	
Brot:	5.20	1.60	–.60	8.00	
Butter:	40.00	6.90	10.00	60.00	
Fleisch:	32.00	10.00	9.00	60.00	
Milch:	3.00	–.45	–.50	4.00	

Für eine D-Mark bekamen Sie im Januar 1955 etwa 11,84 belgische Franken, 1,65 dänische Kronen, 77,00 Finnmark, 83,90 französische Franken, 0,90 holländische Gulden, 1,70 norwegische Kronen, 7,18 österreichische Schilling, 1,25 Schwedenkronen, 1,05 Schweizer Franken und 9,26 spanische Peseten.





Fotos: roebild (7), Werkbilder Auto Union (1), Metzeler (1)

Ausdrücke, die Sie kennen müssen

In Hotels, Reisebüros und an Tankstellen kommt man im Auslande zur Not mit deutsch durch. Bei kleinen Landesproduktenhändlern gehört die Kenntnis der deutschen Sprache aber nicht mit zum Ausbildungspensum. Damit Sie nun nicht statt Senf ein Putzmittel für Messinghähne bekommen, müssen Sie die 20 wichtigsten Vokabeln beherrschen. Hier sind sie:

	Italien	Frankreich	Spanien	Südslawien
Brot	pane	pain	pan	hleba
Butter	burro	beurre	manteca	masla
Ei	uovo	oeuf	huevo	jaje
Gemüse	legumi	legumes	legumbre	povrca
Kalbfleisch	vitello	veau	ternera	teletine
Kartoffeln	patata	pommes de terre	fideos	krompira
Käse	fromaggio	fromage	queso	sira
Milch	latte	lait	leche	mleka
Nudeln	spaghetti	nouilles	fideos	rezanaca
Obst	frutti	fruits	frutas	voce
Öl	olio	huile	azeite	ulje zu salatu
Reis	riso	riz	arroz	pirinca
Salz	sale	sel	sal	soli
Schweinefleisch	carne	porc	carne di cerdo	svinjenite
Streichhölzer	fiammiferi	allumettes	fosforcos	sibice
Tabak	tabacco	tabac	tabaco	duvana
Wurst	salame	saucisse	salchichon	kobasica
Zigaretten	sigarette	cigarettes	pitillos	cigarete
Zucker	zucchero	sucre	azucar	secera
Zwiebeln	cipolla	oignon	cebolla	crnog luka

100 kleine Reisetips

Als erste der Zusammenstellungen für Auslandsreisen mit allem Drum und Dran ist dieses Jahr der AvD herausgekommen. Diese beliebte Standardbroschüre, die sich „Auslandsreisen mit Auto und Motorrad" nennt, können Sie kostenlos vom AvD, Frankfurt/M, Wiesenhüttenstraße 2, beziehen. Darin ist übersichtsmäßig alles zusammengefaßt, was Sie von Auslandsreisen wissen müssen.

Die Kleiderfrage bei Campingfahrten

Daß man zum Camping nicht im Zweireiher erscheint, hat sich so langsam rumgesprochen. Aber daß es von „salopp" zu „deplaziert" nur ein kleiner und von „deplaziert" zu „unmöglich" ein noch kleinerer Schritt ist, das wissen die wenigsten. Glauben Sie ja nicht, daß Sie auf einem Campingplatz unbeobachtet sind! Vor allem nicht im Auslande. Und was die anderen tun, das sollte für Sie noch lange nicht maßgebend sein. Was man da zu sehen bekommt, ist oft unter aller Kanone. Wer kann, der darf natürlich am Strand soviel Fleisch zeigen wie er vertreten kann, aber im Büstenhalter und mit fliegenden Hosenträgern läuft man nicht mal zum Wäscheplatz. Wenn Sie bewußt darauf verzichten, sich unterwegs dort zu zeigen, wo Schlips und Kragen vorgeschrieben sind, dann genügt folgendes:

Campingplatz: Er: Leichte Bundhose und Sporthemd mit kurzen Ärmeln. Sie: Corsage mit dreiviertellanger Hose.

Beim Einkaufen: Er: Zusätzlich Hänger mit langen Ärmeln, Knopfbündchen und Umlegekragen mit kleinen Revers. Buntes Schaltuch. Sie: Lange Hose, lose überhängende Bluse mit rundem Koller und dreiviertellangen Ärmeln mit Aufschlägen.

Und daß das alles peinlich sauber sein muß, das versteht sich am Rande.

Campingkoffer – auch ein Problem

Das, was sich bei normalen Ferienreisen bewährt hat, ist noch lange nicht zum Zelten geeignet. Während normale Koffer nur mehr oder weniger staubdichte Behälter sind, die je nach dem in Aussicht stehenden Trinkgeld mehr oder weniger behutsam vom Wagen auf's Zimmer getragen werden, herrschen beim Camping rauhere Sitten. Der Koffer ist hier Untersatz, er kommt mit Feuchtigkeit in Berührung und wird auch sonst nicht gerade sanft behandelt. Demzufolge eignet sich dazu alles das nicht, was Pappe mit anderem Namen sowie billig ist. Am praktischsten und unempfindlichsten sind dazu Aluminiumkoffer. Die sehen zwar nicht ganz so elegant wie solche aus Walroßleder aus, vertragen aber jahrelang die robusteste Behandlung. Beim Kauf achten Sie bitte darauf, daß die Schlösser



und Scharniere aus nicht rostendem Material sind, daß zwischen Deckel und Kasten eine Gummidichtung ist und daß außen an allen 6 Seiten breite Streifen aus Gummi angebracht sind, damit Ihr Blechladen unterwegs nicht scheppert. Und dann kennzeichnen Sie, falls Sie mehrere der gleichen Größe mitnehmen, diese durch bunte Farbstreifen. Solchermaßen findet man immer, was man gerade braucht.

Eine Bilanz, die schon viele überzeugte

Hotel, Zelt oder Wohnwagen — das ist die Frage, die sich viele stellen. Es gibt vieles für und gegen; am Ende entscheidet der persönliche Geschmack. Aber diese Bilanz wird Sie doch nachdenklich stimmen:

3 Wochen Urlaub im Hotel zu 13.00 DM	273.00 DM
3 Wochen Zusatzverpflegung zu 2.00 DM	42.00 DM
Insgesamt für eine Person	315.00 DM
für drei Personen folglich	945.00 DM
3 Wochen Urlaub im Zelt oder Wohnwagen zu 3.40 DM	71.40 DM
für drei Personen folglich	214.20 DM
Zeltplatzgebühren für 3 Wochen	10.00 DM
Gesamtkosten für drei Personen	224 40 DM
Ersparnis während eines einzigen Urlaubs	620.80 DM

Und wissen Sie, was Sie dafür bekommen? Eine sehr sehr anständige komplette Zeltausrüstung! Und machen Sie das drei Jahre so und verscheuern dann das Zelt, dann können Sie sich schon einen Klein-Wohnwagen leisten.

Auto, Zelt und Boot — die ideale Kombination

Zu einem richtigen Camping gehört zunächst mal ein richtiges Auto. Wer es sich leisten kann, der nimmt einen Kombiwagen, schmeißt außer der Vorderbank alle Sitzgelegenheiten raus und packt hinten alles das rein, was er für nötig hält. Dann fährt man irgendwo ans Wasser. Warum gerade dorthin, ist noch nirgendwo näher beschrieben worden, aber dort trifft man mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit 90% all derer wieder, die zelten wollten. Wasser ist ganz schön, aber auf die Dauer befriedigt es nicht, denn man kommt nur soweit als man schwimmen kann. Wer es sich geld- und platzmäßig leisten kann, der nehme zusätzlich noch ein Boot mit. So eins aus Gummi zum Aufblasen. Damit ergeben sich jetzt ganz andere Perspektiven. Wenn Sie auf einem Zeltplatz sind, der überlaufen ist, so sind Sie mit dem Boot, wenn Sie nur fünfzig Meter rauspaddeln, ganz allein. Sie können über einen Seearm übersetzen, Sie können von dem Boot aus baden, können sich ungestört sonnen, können stundenlang allein sein, kurz, das Leben wird auf einem Campingplatz durch so ein Gummiboot auf einmal wieder individualistisch. Und das ist meiner Meinung nach genau das, was wir beim Massencamping brauchen.



Campingküche ohne Kochbuch in fremden Ländern

Man fährt nicht nach Italien, um Makkaroni zu essen. Man fährt aber auch nicht ans Mittelmeer, um den ganzen Vormittag zu kochen und die andere Tageshälfte damit zu verbringen, um zu überlegen, was es morgen geben soll. Und abwechselnd Spaghetti mit Tomatensauce und Tomatensauce mit Spaghetti ist auf die Dauer langweilig wie eine Frau ohne Horizont. Ergo: Abwechslung rein in die Mahlzeiten, landesüblich gekocht und so, daß die Prozedur in einer halben Stunde erledigt ist! Hier ein paar Vorschläge:

Agoni in Salvia: Forellenart in Butter mit wenig Salz und viel Salbei gedämpft. Dazu ißt man Salzkartoffeln oder Weißbrot.

Anguille à la Venezia: Gekochter Aal in einer Tunke aus Thunfisch und Zitrone. Dazu passen am besten Salzkartoffeln.

Baccala à la Veneziana: In Öl und Zwiebeln angebräunter Stockfisch, der mit Tomaten, Zwiebeln, Piniennüssen, Rosinen und Milch gekocht wird.

Busecca: Kalbskaldaunen werden mit Pfeffer und Salz weichgekocht und dann weiße Bohnen dazugegeben. Sehr sättigend. Dazu ißt man Weißbrot.

Coda à la Vaccinara: Ochsenschwanz klein gehackt, angeröstet und später mit Sellerie, Tomaten und Bauchspeckwürfeln gargekocht.

Crostini à la Provatura: Weißbrotscheiben mit Butter bestreichen, dann Mozzarello und Sardellen drauflegen und kurz am Spieß rösten.

Fagioli à la Florentina: Weiße Bohnen m. Schweinefleischstückchen, Tomaten, Zwiebeln, Knoblauch, Thymian und Rosmarin dünsten. Was für kalte Tage.

Involtini: Kalbfleischscheiben mit Schinken, einem Salbeiblatt und geriebenem Parmesankäse belegen, einrollen und braten. Schmeckt herrlich.

Melanzane Ripiense: Gurkenart. Aushöhlen, mit Zwiebeln, Kapern, Tomaten, Sardellen und Oliven füllen und in Öl backen. Kann man immer essen.

Mozzarella im Carrozza: Zwei Weißbrotscheiben mit Mozzarello füllen, zusammenklappen, mit Ei und Mehl panieren und in Öl backen. Ein Götterfraß.

Olivette di Vitello: Mit Kräutern gewürzten Reis im Kalbfleischscheiben einrollen und kochen. Dazu ißt man Salzkartoffeln.

Pasta e Fagioli: Frische Schweinsfüße kochen, dann weiße Bohnen, später Teighörnchen und zum Schluß nach Belieben Kräuter dazugeben.

Pmodori con Riso: Tomaten mit Reis füllen, mit oder ohne durchwachsenen Speck dämpfen und mit Öl und Salz anrichten.

Risi e Bisi: Dicke Reissuppe mit Huhn, der grüne Erbsen, Schinkenwürfel, Sellerie, Zwiebeln und etwas leichtgesalzener Speck zugesetzt ist.

Risotto à la Milanese: Dicke, mit Safran abgebräunte Reissuppe, in die dann Fleischklößchen, Hühnerfleisch und etwas Wein gegeben werden.

Saltimbocca à la Romana: Schinken und Salbei in Kalbfleischscheiben einrollen, in Butter dämpfen und zum Schluß mit Marsala abschmecken.

Scampi: Krebse in kochendes Wasser werfen, Schwänze auslösen, kalt werden lassen und dann in Öl backen. Schmecken wie Nüsse.

Zuppa à la Pavese: Kochend heiße Fleischbrühe über zwei Eier und zwei geröstete Weißbrotschnitten gießen. Geht nie schief.

Ulrich Sempert







Unser Test: GOLIATH GP 700 E

Seit unserem letzten Goliath-Test sind zwei volle Jahre vergangen, und es braucht uns somit nicht zu wundern, daß sich hier und da Stimmen aus dem Leserkreis meldeten, die gerne etwas über den neuesten Entwicklungsstand gewußt hätten. Mindestens seit Herbst letzten Jahres standen wir mit Goliath deswegen in regem Schriftwechsel — aber wie es so ist: mal paßt es nicht in unsere Dispositionen, mal war in Bremen kein Testfahrzeug verfügbar. Dafür klappte es jetzt um so besser, denn wir bekamen den Einspritzer über das übliche Maß an Testzeit hinaus, konnten ihn also noch gründlicher studieren als viele andere Testwagen. Petrus war uns dabei ebenfalls gewogen, denn er bescherte Tieftemperaturen und Schnee en masse, wodurch die Vorzüge des Frontantriebs besonders zur Geltung kommen konnten.

In zwei langen Jahren ändert sich so manches. Die Benzineinspritzung ist keineswegs eines sanften Todes entschlafen, wie das so mancher annehmen wollte; vielmehr verhält sich der Anteil von Vergaser- zu Einspritzer-Fertigung bei Goliath etwa 1:1, ihr Anteil ist gegenüber 1953 von 20 auf 50% angewachsen. Inzwischen ist der Einspritzmotor auch in den Goliath-Lieferwagen „Expreß" gewandert, sogar die Viertakter-Leute machen mit der Einspritzung beste Erfahrungen, und nach neuesten Meldungen bemüht sich sogar die Motorradindustrie (nicht etwa nur BMW) ernsthaft um sie. Zwar ist die Einspritzanlage noch nicht wesentlich billiger geworden, dafür aber erheblich zuverlässiger. Der Leerlauf ist dem Klang nach kaum mehr von dem eines Viertakters zu unterscheiden, die Elastizität in den unteren Drehzahlen gegenüber dem Vergaser-Zweitakter merklich verbessert. Damit sind zwei Schwächen des Zweitakters ausgemerzt, die vielen seiner Anhänger bislang die Freude etwas vergällten.

Aber auch noch manches andere hat sich geändert. Es gibt heute kaum einen modernen Wagen ohne Pontonkarosserie mehr, und man sollte nicht vergessen, daß Goliath mit zu den ersten Verfechtern dieser Karosserieform gehörte und sie praktisch seit Anbeginn unverändert baut. Hierin liegt auch eine Gefahr: der Geschmack hat sich geändert — das kurze Heck des Goliath paßt nicht mehr so recht zur generellen Linie, wie wir sie heute gewohnt sind. Ich habe aber das Gefühl, man weiß das in Bremen. Ansonsten gehört die Goliath-Karosserie in ihrer Wagenklasse noch immer zu den geräumigsten, sowohl was Innenbreite als Beinfreiheit an den Fondsitzen angeht. Hinten machen sich allerdings die Radkästen in der Sitzbreite etwas störend bemerkbar, wenn zu dritt gefahren wird. Vorne beengen die Radkästen den Gebrauch des Kupplungspedals. Ich komme darauf noch zu sprechen, nenne diese zwei Punkte aber vorweg, um es verständlicher zu machen, daß andere Firmen nicht zuletzt vielleicht auch aus diesem Grunde auf 13"-Räder übergegangen sind.

Wer den Preis des Einspritzer-Goliath mit dem des Vergaser-Modells vergleicht, gerät in Versuchung, die 800 DM Differenz der teureren Einspritzanlage in die Schuhe zu schieben. Es ist deshalb notwendig, darauf hinzuweisen, daß das Einspritzer-Modell zugleich als Art Luxusausgabe des GP 700 zu betrachten ist, was sich in etwas reicherem äußeren Chromschmuck sowie besserer Innenausführung und -ausstattung dokumentiert. Nur etwa 400 DM gehen zu Lasten der Einspritzanlage, wobei zu bedenken ist, daß darin auch die elektrische Kraftstofförderpumpe mit inbegriffen ist. So konstatiert man an Sonderausstattung: von der linken Tür oder durch Zugschalter gesteuerte Innenbeleuchtung, Armlehnen hinten und vorn, Aschenbecher im Fond, Haltetroddeln, Garderobehaken, Belüftungsanlage und gute Innenauskleidung des Fahrgastraumes nebst sorgfältiger Polsterverarbeitung. Der Einstieg auf die Vordersitze ist bequem, der Einstieg auf die Hintersitze bei abgeklappter Vorderlehne nicht unbequemer als bei anderen zweitürigen Limousinen auch. Übrigens können die Vorderlehnen, jede für sich, in der Schräge verstellt werden; die ganze Vorderbank ist während der Fahrt (vorbildlich leichtgängig!) verstellbar, und zwar in einem so großen Bereich, daß sowohl der Dame als auch dem überdurchschnittlich Großen gedient ist. (Es sei vermerkt, daß der Goliath auch Frauen gut in der Hand liegt.)

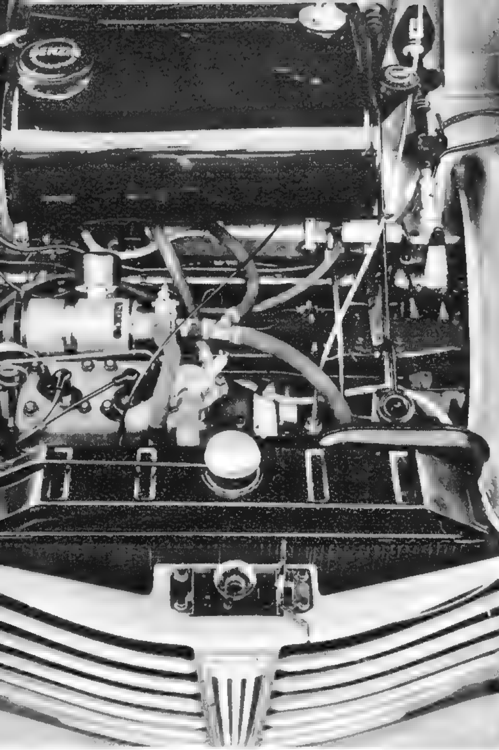
Das schmale Lenkrad hat Federspeichen, die so manchen Stoß der (für Fronttriebler beinahe obligatorischen) sehr direkten Lenkung abfängt. Beim scharfen Beschleunigen in den unteren Gängen macht das Lenkrad eine leichte Aufwärtsbewegung — eine Folge des sehr elastisch aufgehängten Antriebsaggregates, das ja auch die Lenkung mit trägt. Im Betrieb ist diese Zahnstangenlenkung trotz ihrer Direktheit als sehr leichtgängig zu bezeichnen; da man mit dem Fronttrieb ohnehin anders



Der Kofferraum ist größer als er von außen aussieht. Das Reserverad steht nicht mehr wie früher auf der rechten Seite, sondern liegt wie bei der Isabella unter dem Kofferboden.

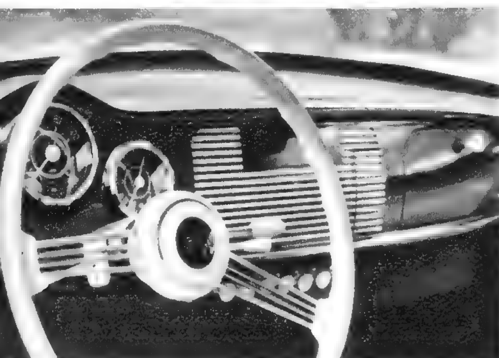


Blick in den Fahrgastraum bei ausgehängter linker Türe. Man sieht den flachen Zentralträger, durchgehende Sitzbank, geteilte Lehnen und den Handbremshebel in der Mitte.

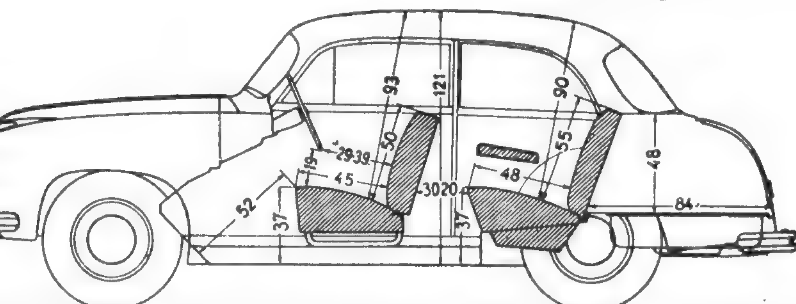


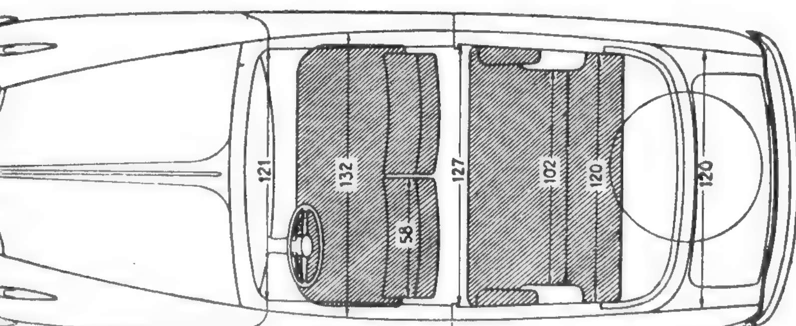
Durch die Queranordnung des Fronttriebblocks sind Motor und Hilfsaggregate auf der rechten Seite konzentriert, links ist soviel wie nichts. Einspritzpumpe und Verteiler sind solchermaßen nicht gerade sehr gut zugänglich. Der große Einfüllstutzen am Tank gehört für das Benzin, der kleine fürs Öl.

Armaturenbrett und Lenkrad sind viel formschöner als früher. Unter dem Lenkrad befindet sich links der Abblend-, rechts der Blinkerschalter. Blinker und Scheibenwischer schalten nicht selbsttätig aus.



3 Fotos Studio Schwaben, 3 Werkbilder





in den Kurven „zu Hause" ist als bei normaler Triebwerksanordnung und das auch weidlich ausnützt, empfindet man eine solche Lenkungscharakteristik als äußerst angenehm.

Die Sitzposition ist gut, dank der weitgehend verstellbaren Sitzbank und der verstellbaren Rückenlehne auch auf langer Strecke nicht ermüdend, wenngleich die Polsterung im ersten Augenblick etwas hart erscheint. Als ich den Goliath in Bremen abholte und abends gegen 5 Uhr abfuhr, hatte ich zunächst die Absicht, nur bis zur Autobahn vorzustoßen und dann Station zu machen, zumal es ab Nienburg in Strömen goß. Aber wie es so ist: sitzt man erst mal am Quirl, dann verschiebt man das Halten. So war ich gegen drei Uhr nachts in Stuttgart, mit einer Tankpause als Aufenthalt. Kein so toller Durchschnitt, werden Sie sagen! Ich bin aber gern mit ungewohnten Wagen auf den ersten 100 Kilometern vorsichtiger als andere, denn ich gedenke mich meiner Familie möglichst lange zu erhalten. Ab Autobahn fing Schneegestöber an, und der Knüll brachte schließlich regelrechten Neuschnee und auf den Höhen übles Glatteis mit den üblichen Verstopfungen, links fahrenden Lastzügen — na, Sie kennen das alle. Dafür ab Frankfurt dann wieder ein Regen, mit dem der Scheibenwischer kaum fertig wurde. Ein runder Siebziger-Schnitt unter diesen Umständen mit einem 700 ccm-Wagen, der wenig über 100 km/st Spitze hat, sollte für den Durchschnittsmann ja wohl genügen und dem Auto ein gutes Zeugnis ausstellen. Ich erwähne das in erster Linie im Zusammenhang mit dem Ermüden. Man ist zwar nach 700 Tachokilometern und Nachtfahrt immer froh, den heimatlichen Hafen gut erreicht zu haben, aber von wegen Kreuzschmerzen und groggy — keine Rede!

Auch die Pedale liegen gut. Der Rohrmittelträger stört vorn gar nicht und im Fond nicht mehr als bei den Kardantunnels der Normaltriebler. Zwischen Brems- und Gaspedal ist sehr schön Platz, leider nicht zwischen Kupplungs- und Bremspedal. Sollte man nicht diese beiden Pedale auf Kosten des Platzes zwischen Bremspedal und Mittelträger ein wenig nach rechts rücken? Leider macht der linke Radkasten ein Zurseiterücken des Kupplungspedals nach links unmöglich. Die Kupplung ist leichtgängig (15 kg Pedalkraft), die Bremse vorzüglich (20 kg Fußdruck = 4,9 m/sec² Verzögerung; 8,2 m/sec² bei etwa 50 kg Maximalpedalkraft). Beim vollen In-die-Bremse-Gehen war bei Besetzung nur durch den Fahrer allerdings Lenkungskorrektur notwendig, weil das leichte Heck ausbrechen wollte. Die Bremse greift weich und ist in der Wirkung schön progressiv, so daß man auf den Zentimeter genau dort hält, wo man will.

Um noch ein wenig beim Fahrgastraum zu bleiben: Das nicht gerade luxuriöse Armaturenbrett enthält eine Zeituhr (leider kein Achttage-Laufwerk), Tachometer mit Fernlicht- und Blinkerkontrolleuchte und ein kombiniertes Benzinuhr- (mechanisch) und Fernthermometergerät mit Lade- und Ölpumpenkontrollleuchte. In der mittleren Verkleidung ist geschickt getarnt der vordere Aschenbecher untergebracht; an sie schließt sich der Handschuhkasten an, der von außen aber größer aussieht, als er innen ist. Für den Winter ist eine Kühlerjalousie sicherlich zu empfehlen, denn die Maschine braucht sehr lange, bis das Fernthermometer seine 80° C erreicht hat; sie kühlt auch unverhältnismäßig rasch aus, was angesichts der großen Kühlerfläche kein Wunder ist (trotz Thermostat der Fall). Zündschloß und Anlasser sind kombiniert, wie auch nur ein Schlüssel für Zündschloß und linke Wagentür vorhanden ist (rechts wird von innen verriegelt). Die Türklingen liegen sehr weit vorn und nicht sehr bequem. Die Vorderfenster sind abkurbelbar, mit vorderem Schwenkfenster für zugfreie Belüftung, während die hinteren Seitenfenster feststehend ausgebildet sind. Ob damit die Belüftung auch für den Hochsommer ausreichend ist, vermag ich natürlich nicht zu sagen. Unter dem Armaturenbrett befindet sich eine Serie von Zugschaltern: Starterklappe, Stand- und Abblendlicht (Fernlicht-Abblendlichtschalter erfreulicherweise links unter dem Lenkrad), Scheibenwischer (Parallelwischer), Heizungs- bzw. Lüftungsgebläse für den Bosch-Heizer im Fußraum (dreistufig) und blinde Schalter für irgendwelche späteren Zusatzgeräte. Der Blinkerschalter sitzt rechts unter dem Lenkrad, unter diesem wiederum — in Art einer Lenkradschaltung, aber bereits am Armaturenbrett — der Gangschalthebel. Der Rückblickspiegel sitzt oben am Windschutzscheibenrahmen, man könnte ihn sich eine Spur breiter vorstellen, nachdem doch das Heckfenster so schön breit ist und so gute Sicht nach hinten erlaubt. Die Handbremse hat in Wagenmitte — oder richtiger: links am Mittelträger — Platz gefunden, arretiert sehr sicher und ist mit kleinem Kraftaufwand leicht zu bedienen. Man verzichtet damit freilich in gewissem Sinne auf die Vorteile der Sitzbank, denn ein „dritter Mann" vorn ist so nicht gut denkbar, oder nur zur Not. Kofferraum wie Motorhaube werden von innen verriegelt. Was den ersteren betrifft, so ist unbedingt ein Griff außen am Deckel zu empfehlen, denn man muß mit den Fingerspitzen unter das Nummernschild, um ihn abheben zu können.

„Pontonkarosserie" und „selbsttragend" sind noch keine identischen Begriffe. Tatsächlich ist der Goliath noch mit einem Mittelträgerrahmen ausgerüstet; er bringt so im fahrfertigen Zustand knappe 1000 kg auf die Waage, ist also alles andere als leicht. Mit den nominellen 29 PS Leistung des Einspritzmotors ist das Leistungsgewicht von rund 33 kg/PS nicht gerade das einer Temperamentbestie, aber die 4 PS Zuwachs gegenüber dem Vergasermodell machen sich erstaunlich bemerkbar. Man sollte schließlich nicht vergessen, daß man es motormäßig mit einem ausgesprochenen Kleinwagen zu tun hat (die Größe des Innenraums darf nicht darüber hinwegtäuschen). Durch fleißiges Ausnützen des Getriebes läßt sich der Goliath recht temperamentvoll fahren. Ein vollsynchronisiertes und dazuhin noch so leicht (in den oberen Gängen buchstäblich mit dem kleinen Finger) zu schaltendes Viergang-Getriebe wünschte man sich in jedem Kleinwagen, sucht ja aber selbst bei größeren Wagen oft vergeblich danach. Bei kaltem Getriebeöl ist der erste Gang mitunter schwer einzudrücken, und die Synchronisierung zum zweiten Gang überspringt dann beim Durchreißen; die Sperre zur dritten Schaltebene des Rückwärtsganges dürfte vielleicht etwas härter sein. Sonst ist das Goliathgetriebe, dessen Räder bei der Fertigung übrigens auf gegenseitigen ruhigen Lauf ausgesucht und gepaart werden, eine wahre Lust und Wonne. Zu ihm könnte man sich nur noch eine selbsttragende „abgemagerte" Karosserie von 800 kg und einen 40 PS-Motor wünschen, zumal die Straßenlage des Goliath vorbehaltlos anerkannt werden muß. Der tiefe Schwerpunkt (der Wagenoberteil ist — gemessen etwa am Opel Rekord oder am 12 M — sehr flach gegenüber der Seitenwand) im Verein mit dem Fronttrieb, der sportlichen vorderen Querblattfede-

rung und der leichten hinteren Starrachse (ist sie im Prinzip etwas anderes als eine De-Dion-Achse?) ergibt eine Straßenlage, die über alle Zweifel erhaben ist, vollends bei guter Besetzung (Vorderachslast leer sehr viel höher als Hinterachslast!), und ja schon den allerersten Nachkriegs-Goliath auszeichnete. Lenkung und Bremsen geben das bewußte I-Tüpfelchen dabei. Auf winterlichen Vizinalsträßchen der bergigen nördlichen weiteren Stuttgarter Umgebung ergab sich genügend Gelegenheit, dies alles auf glattgewalztem Schnee, in Eisrinnen und tiefem Matsch unter Beweis zu stellen und die wenigen „Größeren", die sich in dieses Skiparadies wagten, nach Belieben das Heck bewundern zu lassen. Wo könnte Frontantrieb größere Überlegenheit demonstrieren als da, wo die Reibung zwischen Reifen und Straße klein ist und die Hinterachse des Hecktrieblers beim Gasgeben gern zur Seite geht?

Der Motor tut brav mit dabei; man muß ihn zwar lange nicht so auf Touren halten wie den Vergasermotor — er ist aber trotzdem dankbar dafür. Normales Tankstellenbenzin verdaut er ohne jede Klopfneigung, ist beim Gasgeben auch aus kleinen Drehzahlen heraus zügig im Beschleunigen und — bis auf kleinere Störbezirke (im direkten Gang etwa bei 50 und 80 km/st) — relativ leise. Wenn bei weggenommenem Gas der Motor geschoben wird, merkt man nichts davon, daß man einen Zweitakter unter der Haube hat, auch nicht beim Wiedergasgeben. Nur das leichte Gasgeben produziert in solchen Fällen ein Stuckern, wie man's vom Zweitakter gewohnt ist; man kann diese Zustände aber leicht vermeiden.

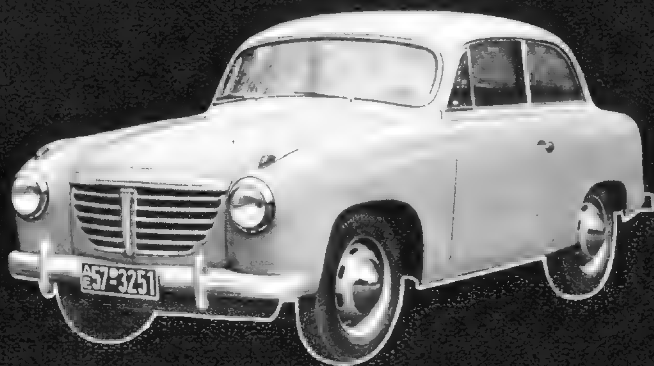
Über den viertaktgleichen Leerlauf habe ich mich schon ausgelassen. Wie merkt man sonst, daß man einen Benzineinspritzer hat? Beim Tanken, in doppelter Hinsicht! Zum einen durch das getrennte Einfüllen von Kraftstoff und Öl, jedes hübsch für sich, was noch immer nicht allen Tankwarten geläufig scheint. An die vorgeschriebene Ölzähigkeit (im Winter 20 SAE) sollte man sich halten; mir ist es einmal passiert, daß der „Stift" 40er-Öl nahm, das sich prompt nach unten absetzte, zuerst verarbeitet wurde und die Maschine so „verklebte", daß sie der Anlasser morgens (allerdings bei —10° C) kaum durchbrachte. Andererseits merkt man den Einspritzer beim Tanken, wenn es ans Zahlen geht. Beweis: Bei der Überführung von Bremen nach Stuttgart ein einziges Mal tanken, nämlich in Pfungstadt — 511 km und 32,7 Liter Kraftstoff gibt 7,3 Liter/100 km Verbrauch —, unter welchen Bedingungen, habe ich schon geschildert. Es wird zwar gesagt, daß der Verbrauch von der Fahrweise nicht mehr so abhängig sei wie beim Vergaser-Zweitakter, doch vermag ich mich dieser Ansicht nicht anzuschließen, denn auch beim Einspritzer-Goliath habe ich die alte Zweitaktereigenschaft festgestellt, daß der Gasfuß die richtige Stellung erfühlen muß (durch leichtes Nachgeben und Wiederhinfühlen), wenn natürlich das ganze Verbrauchsniveau auch insgesamt tiefer liegt als beim Vergasermotor. Gefahren wurde so, wie es Verkehrssituation und Straßenlage zuließen, jedenfalls so ziemlich an der oberen Grenze dessen, was mit 29 PS zu machen geht, darunter zur Hälfte ausgesprochener Stadtverkehr, auf den das Fahrzeug reagierte wie jedes andere auch, nämlich mit entsprechend höherem Verbrauch.

Die Goliath-Produktionszahlen waren nie riesig, können das angesichts der räumlichen Beschränkung des Werkes auch nicht sein. Man produziert praktisch das, was bestellt ist, ohne Risiko, daß sich der Fabrikhof füllt; man exportiert fleißig, rationalisiert — ein Verdienst Dir. Mombergers — die Fertigung laufend und für ein so kleines Werk in erstaunlichem Maße, und steht im übrigen fest auf der Erde, im ruhigen Bewußtsein, aus dem GP 700 im Laufe der Jahre ein gutes Automobil gemacht zu haben, das Vertrauen und Sympathie verdient.

Dipl.-Ing. W. Buck

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

GOLIATH GP 700 E



MOTOR

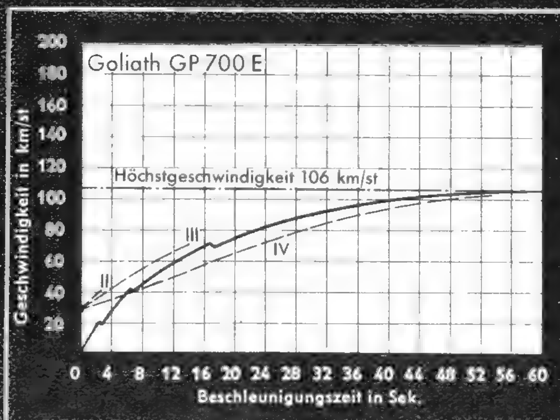
2 Zylinder, Bohrung × Hub 74×80 mm; Hubraum 688 ccm, Verdichtung 1:7,7, Leistung 29,5 PS bei 4000 U/min, max. Drehmoment 6 mkg bei 2600 U/min, Umkehrspülung mit Flachkolben, Pumpenkühlung (Wasserinhalt 8,5 Liter), Frischölschmierung durch Ölnebel in der Ansaugluft (Ölbehälter 3 Liter Inhalt), Benzineinspritzpumpe Bosch PFM 2 KL 50/8, Einspritzdüse Bosch DC 10 A 30 R 11, Schmierstoffpumpe Bosch SP/G 02 – 70 R 11, Kraftstofförderung durch elektrische Förderpumpe Tekalemit 6971/6 V, 44 Liter-Tank im Motorraum (5 Liter Reserve), Batterie 6 V 84 Ah, 130 W-Lichtmaschine, Kolbengeschwindigkeit bei Maximaldrehzahl (4500 U/min) 12,0 m/s, bei 100 km/st (4350 U/min) 11,6 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergangetriebe mit Lenkradschaltung, Übersetzungen: I. 3,28, II. 1,86, III. 1,22, IV. 0,82, R. 3,50, Achsantrieb mittels schrägverzahnten Stirnrädern, Übersetzung 6,17; Motor, Wechselgetriebe und Achsantrieb zusammen verblockt und quer vor der Vorderachse stehend, Frontantrieb, Ölinhalt Getriebe und Achsantrieb 1,15 Liter, Kegelrad-Ausgleichsgetriebe.

FAHRWERK

Ganzstahl-Karosserie auf Mittelträgerrahmen, vorn Einzelradaufhängung an zwei querliegenden Blattfedern, starre Hinterachse an längsliegenden Blattfedern, Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten schräggestellt, Reifen 5,60–15, Zahnstangenlenkung, Übersetzung 15,7, hydraulische Bremsen (vorn Duplex), Bremsfläche 678 cm², Handbremse auf Hinterräder.



ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2300 mm, Spur vorn und hinten 1250 mm, Bodenfreiheit 200 mm, Außenmaße 4100 × 1570 × 1470 mm, Wendekreisdurchmesser 12 m, Eigengewicht vollgetankt 960 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1400 kg.

Geschwindigkeits-Bereiche

I. Gang	0 bis 20 km/st
II. Gang	10 bis 42 km/st
III. Gang	20 bis 70 km/st
Höchstgeschwindigkeit	106 km/st

Steigfähigkeit

I. Gang 33%, II. Gang 18%, III. Gang 10%, IV. Gang 5%.

Beschleunigung

0 bis 70 km/st	16 sec
0 bis 90 km/st	30 sec
0 bis 100 km/st	40 sec

Verbrauch

bei 55 km/st	4,8 Liter/100 km
bei 80 km/st	5,3 Liter/100 km
bei 100 km/st	6,9 Liter/100 km
Normverbrauch	5,9 Liter/100 km
Testverbrauch	7,2 Liter/100 km

Leistungsgewicht

fahrfertig	32,5 kg/PS
voll belastet	47,4 kg/PS

PREISE

Limousine zweitürig	DM 5650.—
Limousine mit Schiebedach	DM 5950.—
Cabriolimousine	DM 5850.—
Bosch-Heizung	DM 175.—

Sonderausstattung:

Blaupunkt-Autosuper (MW)	DM 298.—
Blaupunkt-Autosuper (KW, MW, LW)	DM 320.—
Sonderlackierung nach Farbmuster	DM 95.—
Vordersitze als Schlafsitze	DM 150.—
Lackierung zweifarb.	DM 120.—
Weißwand-Bereifung	DM 75.—

Steuer und Versicherung

Kfz-Steuer im Jahr	DM 126.—
Mindest-Haftpflichtversicherung im Jahr	DM 160.— + 5%
Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr	DM 250.— + 5%

Runde um Runde

Die Deutschen Schock/Moll mit ihrem Mercedes-Benz 220 A bei der Rallye Sestriere, die sie mit einem sechsten Platz im Gesamtklassement und einem Klassensieg beenden konnten.

Der Schnee, der bei der diesjährigen Monte Carlo-Sternfahrt nicht vorhanden war, machte den Teilnehmern der sechsten Rallye Sestriere um so mehr zu schaffen. Die Wagen verschwanden buchstäblich hinter meterhohen Schneemauern, gerieten in den Abruzzen in stürmisches Hagelwetter und wurden bei der Anfahrt zum Ziel von einem Schneesturm empfangen. Die diesjährige Sestriere-Rallye gestaltete sich dadurch zur schwierigsten seit ihrem Bestehen. Das internationale Interesse an diesem zweiten Wertungslauf für die Europa-Tourenwagen-Meisterschaft war mit nur 68 Startern relativ gering. Nach der Anfahrt von den fünf ausländischen oder italienischen Startplätzen hatten die Fahrer eine Pflichtstrecke von rund 2500 km Länge zurückzulegen. Diese führte von Sestriere über Turin – Monza – Padua – Bologna – Florenz – Rom – Siena – La Spezia – Genua nach Sestriere zurück. Unterwegs waren neben einer Geschwindigkeitsprüfung in Monza und einem Brems- sowie Beschleunigungstest mehrere Bergprüfungen zu absolvieren. Die Rallye brachte einen Gesamtsieg des italienischen Paares Gatta/Mazzonis auf Lancia Aurelia G. T. vor Ciolfi/Monaco auf Fiat 1100 TV und P. Valenzano/Sposetti auf Lancia Aurelia G. T. Das deutsche Team Schock/Moll konnte auf dem neuen Mercedes-Benz 220 im Gesamtklassement den sechsten Platz belegen und sicherte sich den Sieg in der Klasse über 2 Liter. Zweiter in dieser Klasse wurde der englische Rennfahrer Ken Wharton auf Daimler Century. Die Stuttgarter Rallye-Neulinge führen damit knapp in der Wertung zur Europäischen Tourenwagenmeisterschaft, starten allerdings nicht beim nächsten Wertungslauf, der Rallye Großbritannien. In der 1300er-Klasse konnten sich Graf Westerholt/Dr. Theden auf Porsche vor ihren Landsleuten Blendl/Körner auf Porsche als Zweite placieren. Der Klassensieg fiel hier an die Franzosen Guiraud/Chevron auf Peugeot 203. Leider gab es bei dieser Veranstaltung einen tödlichen Unfall, dem Mme Odioni zum Opfer fiel, während ihre Pilotin, Mme Michalon, schwer verletzt wurde.

*

Die Jaguar Cars Ltd. in Birmingham will 1955 nicht nur in Le Mans, sondern neben Silverstone, Reims, Aintree und der Tourist Trophy auch beim 1000-km-Rennen des ADAC auf dem Nürburgring starten. Damit würde erstmals eine offizielle Jaguar-Werksmannschaft auf dem Nürburgring erscheinen. An dieser interessanten Entscheidung dürfte Mike Hawthorn nicht ganz unschuldig sein.

*

Amedée Gordini hat einen neuen Formel-1-Rennwagen in Entwicklung. Dieser soll mit einem 2,5-Liter-Achtzylinder-Motor ausgestattet sein, der von dem 3-Liter-Rennsportaggregat abgeleitet ist. Das Fahrzeug stellt eine Verbesserung des bisher eingesetzten Modells dar, soll jedoch eine neue Aufhängung erhalten. Unser Pariser Mitarbeiter Jean Bernardet wird in einem Originalbericht Gordinis neueste Konstruktion unseren Lesern demnächst vorstellen.

*

Folgende Rennen werden für die Deutsche Wagenmeisterschaft 1955 gewertet: Hockenheim, Eifelrennen, Solitude, G. P. von Deutschland, 1000-km-Rennen und G. P. von Berlin für Renn- und Seriensportwagen bis 1500 ccm; Rallye Nürburgring, Eifelrennen, Rallye Wiesbaden, AvD-Bergpreis Bayrisch-Zell, Solitude, Rheinland/Pfalz-Preis auf dem Nürburgring, 1000-km-Rennen und Avus, für Gran-Turismo-Wagen bis 1300 und 1600 ccm. Bei Punktgleichheit sind der G. P. von Deutschland für Renn- und Seriensportwagen, das Eifelrennen für Gran-Turismo-Fahrzeuge bis 1300, und für die 1600-ccm-Kategorie das Avusrennen entscheidend.

*

Durch die Verpflichtung von Moss und die Tatsache, daß die Daimler-Benz AG. beabsichtigt, bei den diesjährigen Grands Prix nur jeweils drei Formel-1-Wagen einzusetzen, wird Hans Herrmann innerhalb der Rennmannschaft nur noch die Position eines Ersatzfahrers einnehmen. Der Stuttgarter soll dagegen bei allen Sportwagenrennen mit dem MB 300 SLR eingesetzt werden.

*

Fergus Anderson, der für 1955 die Leitung des Rennstalles von Moto Guzzi übernommen hat, teilt uns mit, daß das italienische Werk in der Weltmeisterschaft in den Klassen 350 und 500 ccm konkurrieren wird. Als Fahrer wurden Ken Kavanagh, Duilio Agostini, Dickie Dale und als Nachwuchsmann Giovanni Rocchi verpflichtet. Lorenzetti, Colombo und Sandford starten als werksunterstützte Privatfahrer in der 250-ccm-Kategorie. Eine neue 250-ccm-Rennmaschine ist in Entwicklung, um entsprechendes Material zur Verfügung zu haben, falls sich auch andere Firmen wieder entschließen sollten, in der Viertelliterklasse anzutreten. Fergus Anderson selbst kann nach eigenem Entschluß wieder starten oder sich nur auf das Rennmanagement beschränken.

*

Die englische Firma Cooper entwickelt in privatem Auftrag den ersten Rennwagen der Welt mit Turbinen-Antrieb. Der speziell für Rekordfahrten vorgesehene Wagen wird mit einer in englischer Lizenz hergestellten Turbomeca-Gasturbine ausgerüstet sein, die eine französische Entwicklung darstellt . . . Die Führung einer Trophy-Mannschaft für die im Herbst in der Tschechoslowakei stattfindende Internationale Sechstagefahrt zu übernehmen, hat sich der ehemalige BMW-Rennfahrer Georg Meier bereit erklärt. Neben Meier würden sein Bruder Hans, Wiggerl Kraus, Hans Roth und Walter Zeller diesem Team angehören. Falls alle deutschen Motorradherstellerfirmen dieser Mannschaft zustimmen, wird sie der OMK vorgeschlagen werden . . . Nur Italien konkurriert in diesem Jahr in der Motorradweltmeisterschaft . . . Die Gebrüder Maserati haben einen neuen Sechszylinder-Formel-Osca entwickelt, der voraussichtlich beim Grand Prix von Pau debütieren wird . . . Troy Ruttman, Indianapolissieger von 1952, wird bei den diesjährigen 500 Meilen von Indianapolis den berühmten V-8 - Zylinder-Kompressor-Novi fahren, der als motorisch stärkstes Fahrzeug der bekannten US-Bahn gilt, aber in den letzten Rennen nicht über die Runden kam . . . Mit 22 Gold-, 19 Silber- und 12 Bronze-Medaillen bei 184 Startern, endete die Rallye Trifels. Insgesamt erreichten 162 Mannschaften das Ziel. Gesamtsieger wurde Dr. Gerdum auf Mercedes-Benz 220 A, der auch in seiner Klasse siegte . . . Harry Schell wurde von Ferrari für die Grand Prix-Mannschaft verpflichtet . . . Beim Rundstreckenrennen von Agadir gewann der Franzose Storez auf Porsche 550 die 1500er-Klasse und stellte mit 91,5 km/st einen neuen Rundenrekord auf . . . Sieger in der 2250-km-Winter-Rallye in Kanada wurde der Einheimische Stanley auf VW. Stanley war zu der durch starke Schneefälle äußerst schwierigen Sternfahrt in Montreal gestartet. Zweiter wurde ein Jaguar, Dritter wieder ein Volkswagen . . . Nach einem Beschluß der Internationalen Sportkommission der FIA werden in Zukunft Veranstalter, die aus anderen als aus Gründen der höheren Gewalt Veranstaltungen absagen, das Recht verlieren, internationale Veranstaltungen auszutragen . . . Scheibenbremsen erhielt jetzt der neue Connaught-Formel 1-Rennwagen.

*

Bei Geschwindigkeitsversuchen auf der Rekordbahn von Daytona Beach erreichte Phil Walters mit einem Jaguar XK 120 D für die fliegende Meile 264,09 km/st, Bill Spear kam mit seinem 4,9 Liter Ferrari auf 244,79 km/st, während ein Mercedes-Benz 300 SL auf derselben Strecke 215,04 km/st erzielte. Bei dem Jaguar handelt es sich um das für Le Mans bestimmte Fahrzeug von Briggs Cunningham.

*

Der von Briggs Cunningham speziell für das 24-Stundenrennen von Le Mans entwickelte neue Rennsportwagen ist mit einem De Dion-Hinterachsaggregat ausgerüstet und hat ein vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe. Als Antriebsaggregat findet ein Vierzylinder-Offenhauser-Motor mit zwei Weber-Doppelvergasern Verwendung, der bei 6000 U/min und einer Verdichtung von 8:1 rund 270 PS Leistung abgibt.

*

Auf einem Renault 4 CV gewannen die Französinnen Chauvin/Richelme das Gesamtklassement der internationalen Damen-Rallye Paris–St. Raphael. Dritte wurde Sabine Hertslet auf Porsche, die bei der 1,3 km langen Schlußprüfung mit 106,3 km/st die beste Zeit erzielte. Nächstbeste war hier die Französin Becker, die mit ihrem Panhard auf 96,4 km/st kam.

*

Wie wir aus den USA erfahren, soll Briggs Cunningham die ersten drei fertiggestellten 3-Liter-Maserati-Rennsportwagen erworben haben . . . Simca hat jetzt eine Simca-Aronde-Rallye herausgebracht, die bei rund 60 PS eine Spitzengeschwindigkeit von über 132 km/st haben soll . . . Der Konstrukteur des englischen Lotus-Rennsportwagens beabsichtigt, mit einer Mannschaft bei der Mille Miglia zu starten . . . Falls der neue Vanwall Special rechtzeitig fertig wird, will ihn Mike Hawthorn beim Großen Preis von Syrakus fahren.

*

Einige Schwierigkeiten bereitete die Ermittlung des Gesamtsiegers beim 12-Stundenrennen für Sportwagen in Sebring, Florida (USA). Zuerst wurden die Amerikaner Shelby/Hill auf Ferrari als die Gewinner des zweiten Wertungslaufes für die Sportwagenweltmeisterschaft erklärt, nach eingehender Überprüfung des Resultates stellten die Offiziellen jedoch das englisch/amerikanische Paar Hawthorn/Walters auf dem Jaguar-D-Typ als endgültige Sieger fest.

Hawthorn/Walters legten mit dem Jaguar insgesamt 183 Runden zurück und beendeten das Rennen mit 10 Sekunden Vorsprung vor den Zweiten Shelby/Hill auf Ferrari. Die Amerikaner Spear/Johnston konnten sich auf Maserati an dritter Stelle placieren, während Valenzano/Perdissa auf Maserati Vierte und Taruffi/Schell auf Ferrari Fünfte wurden. Die einzigen deutschen Teilnehmer, Huschke von Hanstein/Linge auf Porsche 550 Spyder, kamen in der Klasse bis 1500 ccm auf den zweiten Platz und wurden Achte im Gesamtklassement. Den Sieg in der 1,5-Liter-Klasse holte sich der Vorjahrssieger Lloyd zusammen mit seinem Landsmann Huntoon auf einem Briggs Cunningham gehörenden 1500er Osca. Einen Porsche-Sieg gab es dagegen bei den Rennsportwagen bis 1100 ccm mit Oshea/Koester (USA) auf Porsche 550 Spyder und bei den Seriensportwagen bis 1300 ccm mit den Amerikanern Brondave/Dupress auf Porsche. Von 7 gestarteten Porsche erreichten 6 das Ziel. 50% aller konkurrierenden Fahrzeuge fielen vorzeitig aus. Huschke von Hanstein, der zusammen mit dem Porsche-Amerika-Monteur Herbert Linge einen 1,5-Liter-Porsche 550 Spyder fuhr, wird im nächsten Heft ausführlich über die 12 Stunden vom Sebring berichten.

*

Friedrich Wilhelm Weber, Landessportleiter im AvD. Berlin, Begründer der Renngemeinschaft Berlin und Organisator einer großen Anzahl von Avus-Rennen, ist unerwartet verstorben.

*

Gewinner des Generalklassements bei der Rallye Großbritannien, dritter Wertungslauf für die europäische Tourenwagenmeisterschaft, wurde der Engländer Ray auf Standard vor Rumsey auf Triumph und Richardson auf Standard. Von 238 gestarteten Konkurrenten fiel nahezu ein Drittel aus.

*

Nicht weniger als 57 neue internationale Klassenrekorde für Seitenwagenmaschinen der Kategorien bis 500, bis 750 und bis 1200 ccm stellte eine BMW-Mannschaft mit den Fahrern Weltmeister Wilhelm Noll, Walter Schneider und Fritz Hillebrand auf der Rekordbahn von Linas-Montlhéry auf. Die Rekorde wurden mit einer 500 ccm BMW-Maschine mit Einspritzmotor gefahren.

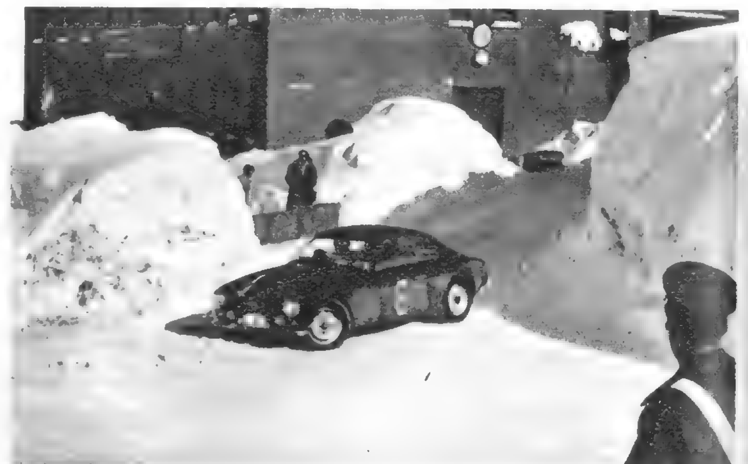
*

Eine Geschwindigkeit von 205,27 km/st erreichte der Amerikaner Warren Koeching mit einem serienmäßigen Chrysler 300 am Strand von Daytona (USA) für die Meile mit fliegendem Start.

*

Einen völlig neuen 1,5-Liter-Rennsportwagen entwickeln die Bremer Borgward-Werke. Es soll ein Vierzylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen und Benzineinspritzung sein, mit der bekanntlich bei der letzten Carrera Panamericana gute Erfahrungen gemacht wurden. Gümo

Durch meterhohe Schneemauern mußten sich die Teilnehmer der Rallye Sestriere bei der Anfahrt zu dem italienischen Wintersportort ihren Weg erkämpfen. Unser Foto zeigt die Gesamtsieger Gatta/Mazzonis mit ihrem Lancia Aurelia Gran Turismo bei der Schlußprüfung. Am Steuer sitzt hier Mazzonis. Fotos (2): Wiese



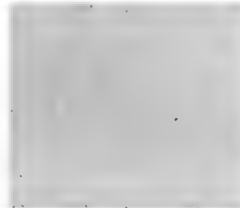


Rollermobil à la USA

Auch in Amerika gibt es jetzt so etwas wie ein Rollermobil, freilich bisher nur als Prototyp, der kaum Aussicht hat, jemals serienmäßig produziert zu werden. Es ist der „Tri-Car", der kürzlich auf einer New Yorker Ausstellung vorgeführt wurde. Größenordnungsmäßig verhält sich dieses Fahrzeug zu einem Chevrolet ungefähr ähnlich wie bei uns ein Rollermobil zum VW, amerikanische Maßstäbe sind eben anders. Der Tri-Car, ein Dreiradwagen mit dreisitziger Kunststoffkarosserie (!), besitzt einen luftgekühlten 1,4 Liter-30 PS-Lycoming-Zweizylinder-Heckmotor und ein automatisches (!) Getriebe. An seinem Fahrwerk ist die Goodrich-„Torsilastic"-Federung interessant. Über 100 km/st soll man damit fahren können, und der Verbrauch wird mit unter 6 Liter/100 km genannt. Zu verkaufen sei er für einen Preis, der unter 1000 Dollar betrage, woraus die Agentur, die uns die Bilder zur Verfügung stellte, den Schluß zieht, dieser Wagen müsse im Lande der Superwagen eine Sensation hervorrufen. Davon freilich sind wir nun in keiner Weise überzeugt, wir glauben nicht, daß mit diesem Apparat in Amerika ein Blumentopf zu gewinnen ist, obwohl sich seine Schöpfer ohnehin nur vorstellen, daß er sich als Zweitwagen einführen ließe. Unserer Ansicht nach ist der Tri-Car zwar eine bemerkenswerte, in vieler Hinsicht fortschrittliche Konstruktion, in seiner praktischen Bedeutung aber nicht mehr als ein amüsantes Kuriosum.

dpa-Bild







Dieses mehr als sonderbare Propeller - Vehikel zierte, wenigstens ein paar Tage lang, den Brüsseler Salon! Foto: Zuerl

Aufgepicktes

Eine einstweilige Verfügung gegen die Deutsche Bundesbahn hat auf Antrag der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr das Landgericht Frankfurt am Main erlassen, wonach es dieser untersagt wird, ein Plakat mit folgendem Text zu verbreiten „Wir alle wollen die Straßen: Frei von den Giganten der Landstraße. Frei von ihrem nervenzerrüttenden Motorenlärm. Frei von ihren gesundheitsschädlichen Auspuffgasen. Frei vom Verkehrstod! Das will auch die Bundesregierung mit ihren Verkehrsgesetzen. Dein Bundestagsabgeordneter wird darüber entscheiden." — Die Bundesbahn mußte sich vom Gericht sagen lassen, daß dieses Plakat nicht nur gegen das Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb verstoße, sondern auch gegen die guten Sitten (vorsätzliche Schadensstiftung § 826 BGB). Das Plakat muß binnen drei Tagen von den Anschlagsäulen auf Kosten der Bundesbahn entfernt werden. Mit diesem wirklich häßlichen Plakat, das übrigens ohne Impressum, also anonym, erschienen war, hat die Buba das Terrain des fairen Wettbewerbs verlassen.

*

Zwar ging die Buba im Konkurrenzkampf gegen den Straßenverkehr bisher nicht so weit wie in diesem Falle, um Fairneß freilich war sie schon früher des öfteren nicht allzusehr besorgt. Eins muß man ihr aber bestätigen: Sie macht im großen ganzen eine sehr geschickte Werbung, von gelegentlichen Pannen natürlich abgesehen. Dieser Werbung hat in gleich konzentrierter Form der Straßenverkehr praktisch nichts entgegenzusetzen, und das ist sicherlich mit ein wichtiger Punkt, weshalb die Buba meist mit größerem Erfolg ihre Interessen durchsetzt. Leider bringen es die am Straßenverkehr beteiligten Verbände und Organisationen nicht fertig, ihre eigennützigen Spezialbelange den übergeordneten Interessen der gesamten Wirtschaft und Kraftfahrt anzupassen. Vereinsmeierei, Eigenbrötelei und Uneinigkeit gereichen auch hier wieder einmal dem deutschen Michel zum Schaden.

*

Aber auch noch auf andere Art wird es den Werbeonkels der Bundesbahn manchmal recht leicht gemacht. Da ließen sie beispielsweise einen unbestritten recht hübschen 16seitigen Prospekt drucken: „Wir für Sie", in dem der Dienst wichtiger Sparten des Bundesbahnpersonals veranschaulicht wird. Diesen farbigen Prospekt zu verteilen, an wen sie will, ist ein gutes Recht der Bundesbahn. Auch ist es ihr Recht, ihn einer Autozeitung beizulegen, falls sich eine solche hierzu bereitfindet. Daß dies der Fall sein könnte, hätten wir freilich nicht für möglich gehalten. Indes sind wir jetzt eines Besseren belehrt. Ausgerechnet die „Automobil-Revue", offizielles Organ des Automobilclubs von Deutschland (AvD), hat diesen Prospekt der Gesamtauflage ihres Märzheftes beigelegt und ihre Leser ausdrücklich um dessen freundliche Beachtung gebeten. Nun ja, die Bundesbahn bezahlt ja dafür, in solchen Fällen aber sollte ein Verlag und erst recht ein Club, der etwas auf sich hält, auf diese paar Mark verzichten.

*

Hauptschriftleiter besagter AvD-Zeitschrift ist Direktor August Christ, den wir schon öfter zu zitieren die Ehre hatten. Der Herr Direktor August Christ redigiert noch ein anderes Blatt, benamst „Das Schnauferl", offizielles Organ des Allgemeinen Schnauferl Clubs. Und da war es die Februar-Ausgabe, worin uns ebenfalls etwas sehr bitter aufgestoßen ist. Dort gräbt nämlich der Schnauferl-Bruder Karl Möller aus Hamburg auf fast zwei Textseiten einige Kamellen aus, die so alt sind, daß sie schon fast stinken, und garniert sie mit einer zwar höchsteigenen, nichtsdestotrotz aber völlig unmaßgeblichen Stellungnahme. Er holte nochmal den ungefähr ein Jahr alten Vortrag unseligen Angedenkens aus der Schublade, den Professor Bauer auf dem Chirurgenkongreß in München gehalten hatte, bekundet seine Einigkeit mit dem Hamburger Chirurgen Hollenbach, für den jeder Kraftfahrer unbesehen als Mörder gilt, wenn er in irgendeinen Unfall mit Todesfolge verwickelt war, er zitiert den komischen Funksprecher Peter von Zahn, der sich amerikanischer gibt wie ein echter Amerikaner, und schließlich weiß Herr Möller noch einige andere Stories zu erzählen, die ihm gut in den Kram passen. Sein bösartiges, tendenziöses Geschwätz kann man auffassen, wie man will. Darüber jedenfalls kann kein Zweifel sein, daß es in einer Autozeitung nichts zu suchen hat. Und der Herr Schnauferl-Bruder Möller bekennt sich stolz als Zeitgenosse der ältesten Fahrer-Generation, der bei der technischen Prüfstelle des Verkehrsamtes Hamburg schon mehr als 10 000 Führerscheinprüfungen durchgeführt hat. Diese Bemerkung am Schluß des Möllerschen Artikels war gewissermaßen das Tüpfelchen auf dem i.

*

Damit können wir wohl für heute zu amüsanteren Dingen übergehen. Beispielsweise zu einer Auskunft, die die Bild-Zeitung einem autointeressierten Leser gab und sogar abdruckte. Da hatte sich jemand danach erkundigt, was es mit den synchronisierten Getrieben auf sich habe. „Bild" gab die Auskunft: „Heute gibt es praktisch nur noch teil- und vollsynchronisierte Schaltgetriebe ... Beim vollsynchronisierten Getriebe sind alle Gänge auf vollautomatischen Gleichlauf (Synchron) eingestellt. Dann fallen Kupplung und Gangschaltung vollkommen weg. Die menschliche Muskelkraft zum Bewegen des Schalt- und Kupplungshebels wird durch Öldruck ersetzt. Er sorgt bei der entsprechenden Drehzahl des Motors für das Einschieben des richtigen Ganges." Es scheint, daß da irgendjemand falsch geschaltet hat.

*

Duisburgs Polizeipräsident Jürgensen hat seine Beamten mit Visitenkarten ausstatten lassen, auf denen Namen und Dienststelle vermerkt sind. Jeder Polizist hat diese Karten auf Verlangen auszuhändigen. Damit soll vermieden werden, daß die Beamten bei Amtshandlungen in verwickelten Situationen durch die viele Fragerei nach ihren Personalien, die sie der Vorschrift nach beantworten müssen, allzusehr abgelenkt werden. Was die Duisburger da machten, sollte man ruhig überall einführen.

*

Meck stellte neulich abends seinen Wagen am Kölner Hauptbahnhof auf einen bewachten Parkplatz, alldieweil es dort nämlich keinen unbewachten gibt. Als er sich anschickte, die für die Nachtbewachung fälligen DM 1.50 herauszuholen, wehrte dies der Wächter mit stolzer Herablassung: „Bei uns wird erst bezahlt, wenn der Wagen abgeholt wird!" Donnerwetter, da verschlug es dem Meck die Sprache. Seit Jahren hatten wir das doch gefordert, angeblich ging es immer nicht. Und jetzt geht es auf einmal, und offensichtlich sogar sehr gut. Kameraden am Steuer: Besteht darauf, daß das überall so gemacht wird, wenn man schon glaubt, auf die lästige „Bewacherei" nicht verzichten zu können! Dem Kölner Parkwächter übrigens gab Meck ein Extratrinkgeld, so hat ihn die Entdeckung eines Fortschritts gefreut.

*

Unzufriedenheit herrsche unter den Polizeibeamten auch darüber, daß es noch Revierführer gebe, die ihre Beamten nach der Zahl ihrer Anzeigen bewerten. Dieses Hennecke-System sei unwürdig. Das sagte (unter anderem) der Leiter der Hauptfachabteilung Polizei in der Gewerkschaft ÖTV, Hauptkommissar Mäckle, anläßlich der Polizei-Bundeskonferenz in Bonn. Was hier von einem Manne, der es doch immerhin genau wissen muß, ganz klar und deutlich ausgesprochen wurde, werden förderhin wohl hohe Polizeipräsidenten nicht mehr ohne weiteres abstreiten können. Es sei denn, sie sorgten für gründliche Abhilfe.

*

Eingestellt hat die Dortmunder Staatsanwaltschaft ein Ermittlungsverfahren gegen den Sicherheitsbeaufragten Theodor Blank wegen Verkehrsflucht. Er hatte mit seinem Dienstwagen ein parkendes Motorrad umgeworfen und 12 Meter mitgeschleift. Nachdem er es im Rinnstein abgestellt hatte, war er weitergefahren, ohne allerdings zu wissen, daß ein Passant seine Wagennummer notiert hatte. Die Schadenersatzforderung des Motorradbesitzers lehnte Blank zunächst rundweg ab. Erst nachdem der Sachverhalt in unserer Schwesterzeitschrift MOTORRAD aufgegriffen wurde, schickte Theodor Blank einen Beauftragten zu dem Motorradbesitzer nach Dortmund, der diesem die Übernahme der vollen Reparaturkosten zusicherte. Ein Landgerichtsrat opponierte kürzlich gegen Strepps „Anzug-Urteile" ...

*

Der Finanzausschuß des Bundestages hat sich vor kurzem endgültig gegen eine Sondersteuer des Nahverkehrs entschieden. Damit ist ein Kuriosum in der verkehrspolitischen Debatte zu den Akten gelegt worden, ein Kuriosum insofern, als eigentlich alle Beteiligten gegen eine Besteuerung des Nahverkehrs waren. Vor allem der Handel und die Bauindustrie hatten darauf hingewiesen, daß allgemeine Preiserhöhungen die unmittelbare Folge sein müßten. Selbst die Bundesbahn konnte kein Interesse an einer Erschwerung des Nahverkehrs auf der Straße haben, weil ihr gerade dieser als unentbehrlicher Zubringer dient und weil sie wohl keine Lust hat, etwa freiwerdende Transportmengen ausgerechnet im für sie unrentablen Kurzstreckenverkehr zu übernehmen. Nur der Bundesverkehrsminister Dr. Seebohm allein war es, der die Beförderungssteuer für den Nahverkehr entgegen allen Bedenken der Wirtschaft und der Verkehrsfachleute durchsetzen wollte. Vergeblich bemühte er sich in langen Ausführungen, die Abgeordneten zu überreden, doch niemand vermochte sich für seine Idee zu begeistern. Sie verschwand, wie glücklicherweise manch anderes seiner Verkehrskonzeption, von der Bildfläche.

Meck



Die letzten Camping-Schreie!

Da ist zunächst die Firma Sport-Berger in Rothschwaige bei Dachau: Sie hat ein neues Reisezelt-Modell „Doppel-Nest" herausgebracht (Bild 1), dessen Hauptvorzüge ein erstaunlich kleiner Packsack, ein gummierter Zeltboden, eine gummigefederte Aufhängung und ein Doppelzelt sind, das über dem Innenzelt bis zum Boden reicht und mit einem Reißverschluß geschlossen wird. Gewicht 9,7 kg, Höhe 160 cm, Breite 225 cm, Länge 116 cm. Preis komplett mit allem Zubehör 390 DM.

Bei den Klepperwerken in Rosenheim gibt es auch was Neues, nämlich das Doppel-Apsis-Zelt „Sahib", das sich durch besonders geringen Gestängebedarf auszeichnet, da hier ein kurzer Zirkelstab Eingang und Innenraum stabfrei macht. Dadurch wird viel Raum für Gepäck geschaffen. Grundfläche 230 × 200 cm, hochgenähter Gummiboden, Platz für 3—4 Personen. Auf Wunsch gibt es ein dazupassendes Überdach. Die zweite Neuheit dieser Firma ist das Trapez-Zelt „Sahib". Besonderer Vorzug: Überdach kann auf allen Seiten geschlossen bis zum Boden verspannt werden. Damit ist das „Arab" absolut wind- und wasserdicht. Grundfläche 240 × 160 cm, überdachte Fläche bei offenem Zelt 440 × 275 cm.



Bei den Wohnwagen sind neu die Landjachttypen von Sport-Berger L-4/55 und K-4/55. Die erste hat eine Liegestatt von 195 × 194 cm, und die raffiniert-übersichtliche Innenausstattung mit den Polstern im Ziegelstein-Genre und der praktischen Kochecke war bisher nur bei weit teureren Modellen zu finden. Das größere Modell (Bild 2), das schon an einen Olympia-Rekord angehängt werden kann, ist durch seine Raumaufteilung eigentlich genau das Richtige für zwei Partien. Propan wird hier zu allem herangezogen: zur Beleuchtung, zum Kochen und zum Heizen.



Die Gebrüder Dethleffs in Isny (Allgäu) haben ihren „Camper", der mit 165 kg der leichteste, mit 147 cm Höhe (VW = 150 cm) einer der niedrigsten, und mit 1590 DM der billigste vollwertige deutsche Campingwagen ist, mit einem Vordach versehen, für diesen Preis läßt er keine Wünsche mehr offen (Bild 3). Zum Aufpreis von 390 DM gibt es sogar einen Propan-Kühlschrank dazu. Den „Camper" können Sie an jeden kleinen Wagen vom VW abwärts hängen.

Eugen Schweikert, Ebingen (Württemberg), hat seinen Wohnanhänger „Immer daheim" zu seinem 55er Modell verbessert. Er ist nicht ganz billig (4620 DM), aber dafür sind ein Wäscheschrank, ein Kleiderschrank, noch ein Wäscheschrank, drei Bett-Truhen, ein Küchenschrank mit Kocher und Kühlschrank, ein Geschirrschrank, ein Spülbecken mit Abfluß, Linoleumfußboden, Doppelwände und eine Innentäfelung in heller Birke drin.

Bei dem Anhängerbau O. Weischenberg, Linz am Rhein, erscheint der „Piccolo"-Anhänger in neuer Überarbeitung: man kann ihn jetzt serienmäßig mit abwaschbarer Salubra-Tapete und gefederten Bettrahmen bekommen, das Waschbecken hat einen Abfluß nach außen, und Platz für einen Propankocher inklusive Flasche und direkter Belüftung nach außen ist auch da. Gewicht 280 kg, Preis 2850 DM.


4

Eine Klasse für sich sind die Mikafa-Leichtmetall-Anhänger der Mindener Karosserie- und Fahrzeugbau GmbH: die exklusiven Modelle „Prominent" (Bild 4) und „Student" sind Meisterwerke der Raumkunst. Übertreffen sie schon in der Serienausführung den Komfort modernster Pullman-Cars der WL, so sind die Spezial-Inneneinrichtungen, bei denen die Wünsche der Käufer berücksichtigt werden, überhaupt das non plus ultra eines Reiseanhängers. Das „Reisemobil" — ein motorisiertes Wohnfahrzeug auf einem Matador-1400-Chassis — ist — Gott sei's geklagt — nur was für die, die in direkter Linie mit einem gewissen Krösus verwandt sind. In die Mikafa-Leichtmetall-Anhänger werden Elsan-Chemical-Closets eingebaut.

Eine ganz neue Masche hat sich die Firma Erich Unger in Düsseldorf, Adorstraße 49, ausgedacht: dort können Sie nämlich Wohnanhänger mieten. Zur Auswahl stehen 4 Wagenmodelle, die der bekannten Dethleffs-Serie entnommen sind, und deren größere Modelle heizbar und winterfest sind. Der Verleihpreis liegt zwischen 6 und 25 DM pro Tag. Darin ist Steuer, Haftpflicht und Kasko enthalten. Die Mindestmietdauer beträgt normalerweise 14 Tage, im Sommer 3—4 Wochen. Und darüber — meine ich — läßt sich reden.

Camping-Lampen waren, solange ihre Entwürfe von der Zubehörindustrie kamen, mehr oder weniger Notbehelfe. Jetzt hat sich eine Firma der Elektroindustrie (Ruser & Nowak, Weil am Rhein) des Problems angenommen. Für 13.80 bzw. 19.80 DM gibt es dort eine Campingleuchte, die von der Wagenbatterie gespeist wird und das bisherige Halbdunkel in erfreuliche Helle taucht.

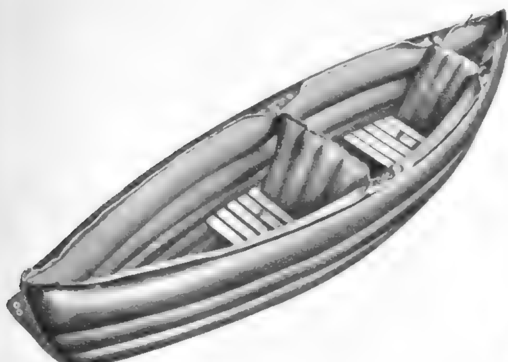
Jetzt kommt was ganz Praktisches, was sich der Verfasser sofort selbst bestellt hat: eine Waschtasche mit auswechselbarem Wassersack. Das Ganze wie eine Colleg-Mappe, hat überall Platz und wird beim Gebrauch einfach an den Türgriff gehängt. Damit hat man alles beisammen: Wasser, Seife und Handtuch. Das ist nicht nur was fürs Camping, sondern gehört in jeden Wagen. Die gleiche Firma, das Nordwestdeutsche Versandhaus


5



„Autofreund", Hemer-Westf., Fichtestraße 4, bringt als zweite Neuerung einen Liegestuhl auf den Markt, dessen Aufstellen wortwörtlich im Handumdrehen geschehen kann.

Die Fa. Wilk-Autobett, Bad Kreuznach, Waldemarstr. 34, wartet gleich mit 7 Neuheiten auf: das bekannte Autobett dieser Firma hat eine Schaumauflage erhalten. Dann gibt es ein dazupassendes Großzelt (Bild 5) mit Überdach und ein solches, das bescheideneren Ansprüchen genügt Für zwei Personen ist das eigentlich die Masche. Die Wilk-Auto-Kühlbox (Bild 6) hält im häuslichen Kühlschrank durchgekühlte Lebens-



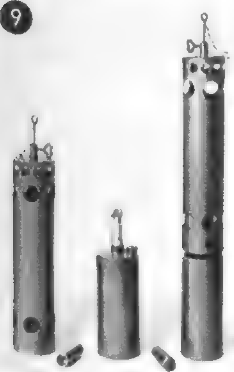


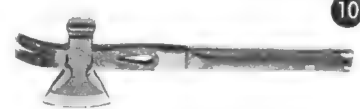
mittel über 24 Stunden ohne zusätzliche Kühlung frisch, und auf weiten Reisen wird normales Wassereis in Kunststoffbeuteln eingelegt. Dann wurde die Trinkwasser-Waschanlage weiterentwickelt, eine neue Luftmatratze, die das Mitnehmen zusätzlicher Campingstühle überflüssig macht, und ein Zweimann-Luftboot, das sogar mit einem Außenbordmotor versehen werden kann, herausgebracht.



Die Phoenix-Gummiwerke AG in Harburg warten auch mit einer ganzen Reihe von Neuerungen auf: mit Liegesitzmatratzen, einem Camping-Clubsessel, einem auf Kiel gearbeiteten Zweimann-Campingboot (Bild 7) und noch weiterem Zubehör, von dem das Kinderplanschbecken (Bild 8) nicht nur eine geniale Idee ist, sondern genau das, was bisher gefehlt hat.

Auch die Firma A. Enders AG., Oberrahmede/Westf., hat ihr Camping-Programm um einige interessante Neuheiten erweitert: die zweiflammigen Kochherde haben jetzt eine eingebaute Düsenreinigung, dann gibt es eine neue Petrollaterne, eine neue Zelt- und Autoheizung „Kampi" (Bild 9),





bei der beim Umfallen die Heizflamme automatisch ausgeht, und die mit 0,4 Liter bei 18 Stunden Brenndauer auskommt, und ein Campingbeil (Bild 10), das gleichzeitig auch Hammer, Zange, Kistenöffner und Auszieher ist. Die meiste Zeit wird allerdings der Filius damit unterwegs sein!

U. S.



Auch was Praktisches: die Schwimm-Matratze „Adria", die zwar kein Boot, aber eine normale Luftmatratze ersetzen kann. Der Möglichkeiten gibt es also viele! Hersteller: Metzeler-Gummiwerke, München.



Das Bild stellt sozusagen die spartanischste Campingausrüstung dar, ist aber nicht ohne Witz: der besondere Dreh daran ist, daß der Tischfuß das Ersatzrad des VW ist, die Tischbeine in die Bolzenlöcher eingesteckt werden, und die Tischplatte keinen zusätzlichen Aufbewahrungsplatz erfordert, da sie genau hinter das Ersatzrad paßt. Preis 21.80 DM. Hersteller: B. Schäfer & Co., oHG., Osnabrück, An dem Klushügel 18

Fürs Camping

Diese beiden Bilder zeigen das Metzeler Gummiboot (ohne separates Traggerüst!) in betriebsfertigem und in verpacktem Zustand Zusätzlicher Platz wird also kaum beansprucht. Warum sind Sie eigentlich noch nicht auf die Idee gekommen, so was mitzunehmen? Hersteller: Metzeler-Gummiwerke, München.





Das ist der „Credelesco"-Camping-Anhänger, der eigentlich 2 Fliegen mit einer Klappe schlägt: normalerweise wird er als Kastenanhänger zu allem möglichen verwendet, und durch Aufklappen der Seitenwände entsteht eine Plattform (200 × 190 cm) für Hauszelte. Man wohnt hier wie in einer Schäferhütte. Hersteller: Waggonfabrik Gebr. Credé & Co., Kassel.





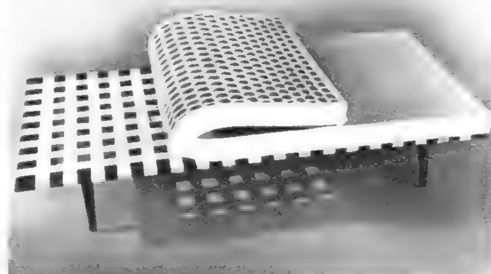
Das ist eine Camping-Matratze, auf der man – wenn sie zusammengeklappt ist – genügend hoch sitzt und auch noch eine Nackenstütze hat. Haben Sie die, dann ist jeder Klappstuhl überflüssig. Hersteller: Metzeler-Gummiwerke, München.

Das ist das Klepper „Ferienzelt-II", das aus dem „Ferienzelt-I" entsteht, wenn man sich dazu ein 190 cm langes Vordach und eine Apsis von 185 cm anschafft. Sozusagen ein Zelt, das man sich ratenweise anschaffen kann, da nochmals durch Hinzukauf eines zweiten „Ferienzeltes-I" dann das Super-Ferienzelt entsteht. Das hat dann Platz für eine ganze Wohngemeinschaft. Hersteller: Klepperwerke, Rosenheim/Obb.





Eine hüftlange Camping-Jacke in modischer glatter Kastenform mit durchgehendem Reißverschluß ist was für kühle Stunden im Zelt. Hersteller: A. Böhmer, Frottierwarenfabriken Murnau/Obb.



Zwar nicht ganz billig und ob ihrer Größe nur für ausgewachsene Kombiwagen geeignet — aber auf einer Latex - Schaum - Dunlopillo-Matratze schläft man wie im besten Hotel-Bett. Das Polster durchlüftet sich selbsttätig und ist deshalb weder zu kalt noch zu warm. Hersteller: Dunlopillo GmbH., Hanau am Main.

So kann „ER" durch jede Stadt gehen: Hänger Form „Axel" mit Knopfbündchen und Umlegekragen mit kleinem Revers. Modell A. Wagner KG., Balingen-Württemb.





So was trägt man, wenn man vom Campingplatz ins Dorf einkaufen geht: Bluse (Modell „Carmen") mit ¾ Ärmeln und rundem Koller. Hose (Modell „Renate") mit seitl. Reißverschluß und verstellbarem Gummiband. Modell A. Wagner KG., Balingen-Württemb.



Trotzdem viel gezeigt wird, ist das ein Modell, das auch auf dem Campingplatz und Strand (aber nur dort bitte!) getragen werden kann. Corsage, Hütchen und Schal aus dem gleichen Stoff, dazu passende Schuhe und hervorragend sitzende Shorts. Wer die Figur hierzu hat wirkt auch so „Angezogen". Modell „Fit/Weekend" von Heinzelmann, Trikotagen fabriken Reutlingen.

Beilagen-Hinweis

Der Gesamtauflage dieser Ausgabe liegt ein Prospekt der Firma Rudolf Fuchs, Mineralölwerk Mannheim, bei. Wir bitten, diesem Prospekt besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Singer experimentiert mit Dampfwagen

Mit einem neuen Dampfwagen, der überaus wirtschaftlich im Betrieb sein und über hervorragende Fahreigenschaften verfügen soll, experimentieren derzeit die Singer-Automobilwerke in Coventry.

Konstrukteur des Wagens ist L. G. Shorter, Chef-Ingenieur der Singer-Werke. Der Mechanismus des neuen Dampfwagens ist einfach und kompakt. Es gelang dem Konstrukteur, ein neuartiges Ventilgetriebe zu entwickeln, das bisher eine scheinbar unüberwindliche Schwierigkeit beim Bau von Dampfwagen bot.

Der Antrieb des neuen Wagens besitzt verschiedene Vorteile gegenüber dem üblichen Benzinmotor und auch gegenüber der neuen, in der Entwicklung befindlichen Auto-Gasturbine.

Der „Dampfmotor" läuft fast geräuschlos und völlig erschütterungsfrei und benötigt keinerlei Gangschaltung, noch ist ein kompliziertes Reduktionsgetriebe wie bei der Turbine erforderlich.

Benzin und Kerosin als Brennstoff verwandelt Wasser in überhitzten Dampf, der nach Passieren der Zylinder kondensiert und erneut verwendet wird. Der Wagen springt auch bei strenger Kälte gut an — besser als ein normaler Motor — und die Betriebskosten pro Kilometer sollen ebenfalls günstiger sein.

Ein weiterer großer Vorteil ist die Einfachheit der Bedienung. Abgesehen vom Lenkrad braucht man eigentlich nur noch den Gashebel, der auch als wirkungsvolle, zuverlässige Bremse fungiert.

Die üblichen Bremsen sind natürlich vorhanden, sind aber nur als zusätzliche Hilfe bei komplizierten Parkmanövern von Bedeutung. Übrigens hat der Wagen keinen Rückwärtsgang. Für Rückwärtsfahrten wird die Maschine durch ein Ventil umgeschaltet. Verglichen mit den Gasturbinenwagen, mit denen zur Zeit in Großbritannien von den Austin- und Rover-Werken experimentiert wird, ist der Singer-Dampfmotor geradezu winzig. Die gesamte Maschine einschließlich der Heizanlage ist nicht einmal ein Viertel so groß wie die Turbine.

Die ganze Konstruktion ist so einfach, daß die Herstellungskosten sehr viel geringer sein würden als die eines normalen Vergaserwagens gleicher Größe.

Die Singer-Werke sind vom praktischen Wert und vom Erfolg ihres Dampfwagens zwar überzeugt, betrachten ihn jedoch nur als Versuch. Es ist unwahrscheinlich, daß sie ihn in absehbarer Zeit wirklich produzieren werden. *Tom Wisdom*

Urteil zugunsten der Mitfahrerzentralen wurde rechtskräftig

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel hat dem Vorsitzenden des Ringes der Mitfahrerzentralen mitgeteilt, daß sein kürzlich ergangenes Urteil (OS II 27/54), wonach Mitfahrerzentralen einer Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz nicht bedürfen, rechtskräftig geworden ist. Die vier Prozeßgegner, nämlich die Landesregierung Hessen, der Frankfurter Polizeipräsident, die Deutsche Bundespost und selbst die Deutsche Bundesbahn, haben auf die ausdrücklich zugelassene Revision beim Bundesverwaltungsgericht verzichtet.

Die Mitfahrerzentralen wollen ihre Vermittlungstätigkeit wieder aufnehmen, sobald ein anderes beim Bundesverwaltungsgericht schwebendes Verwaltungsstreitverfahren (I C 245/54.1) entschieden ist, bei welchem es um die Frage geht, ob ein Kraftfahrer einer Genehmigung bedarf, der im privaten Gefälligkeitsverkehr Personen gegen Unkostenbeteiligung mitnimmt.

Die Deutsche Bundesbahn hat versucht, auch in diesem Prozeß ihren Einfluß geltend zu machen. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat jedoch entschieden, daß die Prozeßbeteiligung der Bundesbahn unzulässig ist. In einem gleichen Fall hat im Januar d. J. das Kölner Landesverwaltungsgericht ein Urteil gefällt (2K 258/54), wonach es dem Kraftfahrer nicht verwehrt werden kann, Personen gegen Unkostenbeteiligung mitzunehmen, auch wenn dies wiederholt geschieht, und daß die Behinderung der Vermittlungstätigkeit für solche Partnerreisen rechtswidrig ist.

Die örtlichen Polizeiorgane fühlen sich aber vielfach noch an gegenteilige Weisungen des Bundesverkehrsministeriums gebunden und tragen damit den Wünschen der Bundesbahn Rechnung, die eine Ausweitung des

privaten Personenverkehrs mit dem Auto durch eine organisierte Vermittlung von Partnerreisen verhindern möchte.

Der Vorsitzende des Ringes der Mitfahrerzentralen, Regierungsoberinspektor z. Wv. R. G. Fischer in Köln, hat darum im Zuge des beim Bundesverwaltungsgericht schwebenden Verfahrens nunmehr eine einstweilige Anordnung beantragt, damit der über drei Jahre andauernden Rechtsverwirrung ein Ende gesetzt wird. Ein gleiches Ersuchen erging an den Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, der sich zur Wahrung des öffentlichen Interesses an dem Verfahren beteiligen kann.

Der Ring der Mitfahrerzentralen ist an einer baldigen Entscheidung auch deswegen interessiert, weil Bundesverkehrsminister Seebohm jetzt mit der dem Bundestag vorliegenden Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes versuchen möchte, die Vermittlungstätigkeit der Mitfahrerzentralen zum mindesten künftig zu verbieten und ferner dem Kraftfahrer die gemeinschaftliche Benutzung des Kraftfahrzeugs bei anteiliger Kostentragung künftig durch einengende Verbotsbestimmungen praktisch unmöglich machen will.

Der Ring der Mitfahrerzentralen hält die beabsichtigten Regelungen für verfassungswidrig und kündigt die Anrufung des Bundesverfassungsgerichts an, falls der Bundestag das Gesetz in dieser Form beschließen sollte.

Das „beamteneigene" Kraftfahrzeug

Ein unmißverständliches Gebilde der deutschen Sprache ist es zweifellos nicht, das „beamteneigene" Kraftfahrzeug. An Kraftfahrzeuge, die in Konstruktion oder sonstigen Eigenschaften dem Beamten „arteigen" sind, könnte man denken wie an solche, die ganz einfach Eigentum von Beamten sind. Aber so unkompliziert ist es leider nicht, was sich dahinter verbirgt. Die folgende Darstellung (nach „Wirtschaftsbild") muß man schon genau lesen.

Das beamteneigene Kraftfahrzeug ist nicht zu verwechseln mit den Dienstwagen, die nur von Chauffeuren gefahren werden dürfen. Es wird aus Mitteln der Verwaltung beschafft und unterhalten und steht Beamten zur Verfügung, die eine erhebliche und regelmäßige Reisetätigkeit auszuüben haben. Es wird dem Beamten zu beschränktem Eigentum übertragen. Das bedeutet, daß der Beamte das Fahrzeug grundsätzlich für dienstliche, vom Dienstvorgesetzten genehmigte Fahrten zu verwenden hat, daß er es nicht veräußern oder anderen Personen zur Verfügung stellen und daß er private Fahrten — gegen Zahlung der Betriebskosten aus eigenen Mitteln — nur bis zu 15% der dienstlich gefahrenen Kilometerleistung ausführen darf. Der Ankaufspreis des Fahrzeugs wird dem Beamten als Darlehen zur Last geschrieben. Das Darlehen ist aber nicht durch Barzahlung zu tilgen, sondern amortisiert sich durch Abschreibung. Der jährlich zu berechnende Abschreibungssatz richtet sich nach der Fahrleistung und nach dem Alter des Fahrzeuges, er beträgt durchschnittlich 10 bis 25% des Beschaffungspreises. Im allgemeinen sind die Fahrzeuge nach fünf- bis sechsjähriger Benutzungszeit abgeschrieben. Das Fahrzeug geht dann in das unbegrenzte Eigentum des Beamten über.

Zur Unterhaltung des Fahrzeuges werden dem Beamten die fixen Kosten (Steuer, Versicherung, Garage) erstattet. Für die beweglichen Kosten (Treibstoff, Öl, Bereifung, Instandsetzung, Ersatzbeschaffung) erhält der Beamte eine Kilometervergütung, die je nach dem Fahrzeugtyp bemessen ist. Beim Volkswagen beträgt sie 14 Pf. Über die Verwendung der Kilometervergütung hat der Beamte Aufzeichnungen zu machen, die von der vorgesetzten Dienststelle nachgeprüft werden. Der für den Betrieb des Fahrzeuges nicht benötigte Teil der Vergütung fließt nicht in die Tasche des Beamten, sondern ist als Rücklage auf einem Sperrkonto anzulegen. Die Rücklage dient als Reserve für größere Instandsetzungen. Wird das Fahrzeug außer Dienst gestellt, so kann dem Beamten durch besondere Entscheidung ein Teil der Rücklage, den er sich durch gute Pflege des Fahrzeuges erdient hat, überlassen werden. Der Rest wird von der Verwaltung vereinnahmt. Die Lebensdauer der beamteneigenen Kraftfahrzeuge, so heißt es weiter, sei im allgemeinen höher als die der Dienstfahrzeuge. Das beamteneigene Fahrzeug sei zu einer sparsamen und unentbehrlichen Einrichtung geworden.

Alles in allem also ein höchst interessantes Ding, das „beamteneigene" Kraftfahrzeug, und zwar nicht nur für Beamte, sondern auch für die Öffentlichkeit und insbesondere wiederum für Angestellte von Wirtschaftsverbänden oder sonstigen Organisationen, die eine „erhebliche und regelmäßige" Reisetätigkeit auszuüben haben. Ob sich für sie eine ähnliche Regelung steuerlich wohl arrangieren ließe? Der Interessenten wären zweifellos viele. *Aus: „Industriekurier", Düsseldorf*

FAMA

Spezial-Fußböden

für Industriebauten, Schiffe, Lagerhäuser, Verwaltungsgebäude, Krankenhäuser, Schulen, Hotels, Wohnungsbauten usw.

Famalith-Spachtelfußböden

Kunstharz gebunden



Fama & Famin
G. m. b. H.
Hannover, Tel. Sa. 78481

Motorradfahrer!
Achte beim Einkauf Deines Sattels auf diese Wertmarke
23 Jahre
PAGUSA
PAGUSA-WERKE HAMBURG-SCHENEFELD

Immer und überall

Für schöne Frühlingstage schnell ein

Germania-Boot und -Zelt

Günstige Gelegenheitskäufe.
Prosp. kostenlos!

Germania - Faltbootwerft, Neckarzimmern B 66



MOTORKIPPER
5 to NUTZLAST

Werkspreis DM **22550.—**
sofort lieferbar!

Alle STEYR-Ersatzteile für LKW und PKW ab Lager.

Gebrauchte Motorkipper, Allradkipper, Kipperanhänger u. Möbelwagen (Frontlenker) auf Anfrage.

Autohandel Wuppertal
Uellendahler Str. 212-226
Telefon 43368

Wohnwagen
Faltboote
Gummiboote
Bootsmotoren
Autobetten
Liegesitze
Garagen

ZELTE
LUFT-MATRATZEN
KOCHER
SCHLAFSÄCKE
CAMPING ZUBEHÖR
SKIHALTER

Spezialausrüstung für Motor-Camping

AUTO-ABC
NÜRNBERG · MARIENTORGRABEN 1

Garagen-Sorgen?

FALTGARAGEN, 20 Jahre bewährt, und die neuesten GUGEL-ZELTGARAGEN lösen das Problem! Gratis-Katalog anfordern!

GUGELWERKE · FREIBURG I. BR. / Nr. 12

ABSCHLIESSBARE
HAUBENHALTER
HAUBENVERSCHLÜSSE ALLER ART

HACO

BESCHLAGFABRIK
HÄPPE & CO. VELBERT (RHLD.)

Eternit Garagen

aus Asbest-Zement sind praktisch, schön und gar nicht teuer.

Fordern Sie Prospekte.

ETERNIT-BAUTEN
Warendorf / Westf. 12

Die Meisterlehrwerkstatt für das KfZ.-Handwerk in H.

schreibt uns heute wie folgt:

Nehmen Sie bitte zur Kenntnis, daß Werbeinserate in Ihrer Zeitschrift stets Erfolg hatten. Ich denke da besonders in diesem Zusammenhang an die schweren Entwicklungsjahre des Institutes, in denen diese Anzeigen immer erfolgreich waren. Ich freue mich, Ihnen das mitteilen zu können mit der gleichzeitigen Versicherung, daß ich die Anzeigenwerbung wieder aufnehmen werde.

Nutzen auch Sie diesen stets erfolgsbewährten Werbeträger!

Halloo-Wach
gegen Müdigkeit
IN APOTH. + DROG. 90 PFG. AMOL-WERK HAMBURG

„PICCOLO"
der ideale Wohnanhänger
für den leichten Zugwagen



3 Schlafplätze
nur 270 kg Eigengewicht, 2850.— DM

Oswald Weischenberg
Ingenieur
Linz am Rhein

STAHL-
Aktenschränke
Zeichnungsschränke
Kleiderschränke
Regale für Büro und Betrieb
Werkbänke
Werkzeugschränke

EMIL BERGFRIED
Fabrik für Stahlblecheinrichtungen
Mülheim-Ruhr

DETHLEFFS
CAMPINGWAGEN
ERPROBT UND BEWÄHRT
DETHLEFFS WOHNWAGENBAU ISNY WÜRTTBG

Sippel Schonbezüge

Hersteller: Geschw. Sippel, München
Müllerstraße 33, Telephon 21635

Camping-Bedarf

auch auf **Teilzahlung.** Nur ¹/₅ Anzahlung, Rest in 12 Monatsraten. Bei **Barzahlung** 5 % Rabatt. Fracht- und verpackungsfreie Lieferung. Bitte fordern Sie Prospekte an, bei

S. BERGER, Neumarkt / Opf.,
Regensburger Str. 37
(Vertreter gesucht)

---

lilibox
DIE MODERNSTE STAHLGARAGE
SAG
SIEGENER AKT.-GES. GEISWEID Kreis Siegen

Schreiben Sie bitte an: SAG, Geisweid, Postfach 13

HOPPECKE

Die immer zuverlässige Batterie für Zündung, Starter, Licht!

Accumulatorenwerk Hoppecke Carl Zoellner + Sohn
Hoppecke/Westfalen











Ein 300 SL wurde dem Schah von Persien von Generaldirektor Dr. Könecke als Geschenk überreicht, als er mit Kaiserin Soraya das Werk Sindelfingen der Daimler-Benz AG. besuchte. Der Kaiser von Äthiopien hatte bei seinem kürzlichen Besuch in Sindelfingen einen Unimog erhalten.

Besuch des persischen Schahs hatte auch wirtschaftliche Bedeutung

Der Besuch des persischen Kaiserpaares in der Bundesrepublik ist vor allem als gesellschaftliches und politisches Ereignis gewürdigt worden. Daß daneben auch sehr reale wirtschaftliche Gesichtspunkte eine Rolle spielten, zeigte sich besonders deutlich bei dem Besuch des Schahs im Werk Sindelfingen der Daimler-Benz AG., übrigens der einzigen Besichtigung eines Industriebetriebes durch das Kaiserpaar auf dem ganzen Kontinent.

In der Tat sind die Beziehungen der Daimler-Benz AG. zum Iran erfreulich gut. Das ist vor allem ein Verdienst des Exportleiters der Firma, Vorstandsmitglied Arnold Wychodil, der es verstand, die Wirtschaftsverbindung mit Iran sehr zu intensivieren. Bei der Besichtigung des Werkes Sindelfingen durch das Kaiserpaar hatte Direktor Wychodil Gelegenheit, ausführliche Besprechungen über die in Abwicklung befindlichen Geschäfte zu führen.

Gerade in diesen Tagen wurde das letzte Fahrzeug aus einer Bestellung von 500 Omnibussen für die Stadt Teheran abgeliefert. Insgesamt wurden in den letzten Jahren etwa 1200 Mercedes-Fahrzeuge nach Iran exportiert. Wertmäßig rangiert der Iran-Export bei Daimler-Benz auf dem dritten Platz, für Nutzfahrzeuge steht er sogar an erster Stelle. Der Umfang des Iran-Geschäftes der Daimler-Benz AG. betrug 1954 rund 30 Millionen DM.

Wie aus obigen Angaben hervorgeht, spielen dabei die Nutzfahrzeuge eine hervorragende Rolle. Auch der Schah interessierte sich in Sindelfingen außer für den ihm als Geschenk überreichten 300 SL, bei der Parade des gesamten Fahrzeugprogramms vor allem für Omnibusse. Sechs höhere Polizeioffiziere aus Teheran — die Regie des gesamten Verkehrswesens liegt in Iran in den Händen der Polizei — haben soeben praktische Studien im Daimler-Benz-Werk Mannheim abgeschlossen.

Die Öffentlichkeit wurde meist nur den Trubel um das Kaiserpaar gewahr. Es wurden aber auch wichtige, nicht öffentliche Gespräche geführt. Wer hier mit wem ein ernstes Wort zu sprechen hat, vermag man nicht ohne weiteres zu erkennen. Ist es der Kaiser mit Generaldirektor Könecke und Exportleiter Wychodil oder sind es die beiden mit dem Kaiser?



AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

DKW

Betriebsanleitung DKW F 7 - Meisterklasse - gesucht. Barthelt, München 25, Schuckertstr. 25. 1697/1244

LANCIA

Lancia Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 1698/1244

MERCEDES

Mercedes 220, Schiebedach, schwarz, Baujahr 1952, mit Radio usw., sehr gut erhalten, preisgünstig zu verkaufen. Angebote unter 4828 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1699/1244

MOTORBOOTE

V-Boot zu verkaufen. Heinrich F. Rohlf, GmbH., Kiel, Hamburger Chaussee 151. 1700/1244

PEUGEOT

Peugeot
Gen.-Vertr. W. Hagen, Automobile, Krefeld, Ostwall 103, An- u. Verkauf, Ersatzteile. 1701/1244

Sie werden erwartet! - Es empfehlen sich unseren Lesern:

Lüneburger Heide

Schierhorn / Nordheide
„Zum Naturschutzpark", Bes. R. Henk, Ruf: Holm-Seppensen 134 - 40 km v. Hamburg über Hittfeld - Jesteburg - Lüllau. Die preiswerte gute Küche, Veranda, gr. schattiger Garten.

Oberbayern

Mittenwald
Alpenhotel Erdt. Modernes Haus, Südlage, Zimmer mit Balkon, neue Garagen, Parkplatz. **A.D.A.C.-Vertragshotel**

Sporthotel Lautersee bei Mittenwald, 1060 m, 50 B., Tel. 209, Skigelände. J. Kemser.

München
Weinstube Gottschalk n. d. Hofbräuhaus. Nachtlokal, warme Küche bis 4 Uhr früh, eig. Konditorei, Spez. v. Grill, Stimmungsmusik, gepfl. Fl.- u. Schoppenweine. Bew. Parkplatz.
Josepha Warzlberger

Schwarzwald

Schluchsee
Hotel Schiff. Sommer- und Wintersaison. Erstklassige Küche. Großer Parkplatz. Tel.: 52

Wildbad
Hotel Post gegenüber den Bädern und der Bergbahnstation. Ganzjährig. Garagen.

Italien

Fasano/Gardasee
Hotel Centrale Fasano - ein sehr gepfl. Haus, in dem sich der deutsche Gast wohlfühlt.

Lido Venedig
Hotel Villa Nora - von deutschen Gästen bevorzugt - ADAC- und AvD-Mitglied - Strandnähe - Garten - Garage.

Rom
Victoria-Hotel. I. Kat., ruh., gepfl., deutschspr. Personal, Parkpl. - Bes. u. Leiter: H. A. Wirth.

Torbole, Gardasee
Kaldor's Hotel „Casa Beust", altbek. Patriziervilla, umgebaut, herrliche Lage, Bad, Garten, Parkplatz, Garage. Telefon Riva 51 - 11

Südtirol

Bozen, 265 mtr.
Hotel Post-Europa. Gut bürg. Häuser m. 75 resp. 65 B. mod. Garage. Parkpl. Innerebner.

Brunico - Bruneck
Hotel Post, Tel. Nr. 7. 80 Betten. Modernst eingerichtet. Direkt an der Reichsstr. Gr. Parkpl. Restaurant. Garage f. 40 Wagen. Bes. v. Grebmer

Corvara-Badia, Provinz Bozen
Hotel Posta-Zirm, 1558 Mtr., Treffpunkt der Herrenfahrer im Gadertal. Ausgangspunkt für Autotouren in die Dolomiten. Tel. 8. Kostner Franzl

Karersee, 1609 mtr., Dolomiten
Hotel Latemar. 150 B., mod. einger. Restaurt. Gar., Parkpl. Tel. 3-92. Fam. Überbacher

La Villa, Val Badia
Hotel Dolomiti. Sommer- und Wintersaison. Gutbürgerlich. Alle Bequemlichkeiten. Gemütliche Abende bei Südtiroler Wein.

Mauls-Mules
Gasth. Stafler, Mauls a. d. Brennerstr., 25 km v. d. Grenze entf., Hist. Gebd., modernis., Garage.

Meran
Hotel Continental, II. Rang. Zentrale Lage. Modern. Ganzjährig. Parkplatz. Garage.

San Martino di Castrozza (Dolomiten) 1500 m
Hotel Colbricon. Aller Comfort, 34 Betten, sonnige Terrasse, eig. Gar., Tel. 16. Bes.: Visona

Sterzing, Vipiteno
Parkhotel Stötter. Gutes Haus m. 70 B., mod., eig. Freiluftschwimmbad, Garage. Gleiche Leitung: Jaufenhaus a. d. Jaufenpaß (2000 m.)

Waidbruck, Ponte Gardena
Einkehr „Kalter Keller", das vielbesungene Gasth. a. d. Brennerstr., 20 km b. Bozen. Kalte u. warme Küche z. jed. Tagesz. Die Weintankstelle zw. Bozen u. Brenner. Tel. 93-34. Jos. v. Lutz

Santa Christina
Grödnertal

Im Wunderland der Dolomiten
Sporthotel Monte Pana 1700 mtr. schneesicher Dez. bis einschl. April, Ski- und Sessellifte, Eislaufplätze, Höhensonne, 100 B. Mod. Tel. 61-28.
Ortisei - St. Ulrich Grödnertal 1236 mtr.
Schwesterhaus **Dolomitenhotel Madonna** 1952/4 total renoviert, Tel. 62-07. Mahlzeiten können oben wie unten eingenommen werden. Bes. Familie Kerschbaumer



Ob Sie einen Straßenkreuzer

oder einen Kabinenroller, ein Faltboot oder ein Motorrad, einen Roller oder ein Fahrrad Ihr eigen nennen, ob Sie auf Schusters Rappen wandern oder mit der Eisenbahn in Urlaub fahren, für alle Ansprüche haben wir ein Zelt bereit, das Ihnen viel Freude bringen wird. Dafür bürgt der Name KLEPPER. Verlangen Sie ausführlichen Zeltprospekt Z 104 B von den Klepper-Werken, Rosenheim.

KLEPPER-WERKE
ROSENHEIM

KLEPPER

PORSCHE

Porsche-Limousine 1500 Super, Bauj. 54, neuwertig, aus erster Hand, unfallfrei, ca. 45 000 km gelaufen, Lackierung fischsilbergrün, mit Radio und vielen Extras, im Auftrag zu verkauf. Evtl. Zahlungserleichterung. Preis DM 8250.—. Eugen Scheibel, Autohaus KG., Baden-Baden, Lichtentaler Straße 83/85, Tel. 49 94. 1703/1244

Porsche-Coupé 1500, Baujahr 54, fischsilbergrau, blaues Leder, nur 3400 km gelaufen, preisgünstig zu verkauf. Näheres Joh. Schäufele, Wiesbaden, Mainzer Str. 88, Telefon 2 05 03. 1704/1245

Gesucht werden:
1 gebrauchter Porsche-Motor 1,3 oder 1,5 l Super.
Weiter in gebrauchtem Zustand: **1 komplette Hinterachse, 1 Hirth-Kurbelwelle** passend für 1,3 oder 1,5 l Super.
Angebote mit Preisangabe unter St. D. 14223 an **Carl Gabler, Werbegesellschaft mbH.,** Stuttgart N, Königstraße 62. 1716/1245

SIMCA

Zu verkaufen:
SIMCA Sport 8 - Cabriolet
grau mit grünem Verdeck, Lieferjahr 1952, 55 000 km unfallfrei, bei FIAT Heilbronn generalüberholt, in bestem Zustand, wie neu, Weißwandreifen.
Angebote unter 4831 an „das AUTO, MOTOR und SPORT, Stuttgart," Postfach 1042. 1717/1246



STOEWER

Stoewer 8 Zyl. Greif, Bauj. 1936, schwarz, Cabrio, mit rotem Leder, in erstkl. Zustand, abzugeben. Roszak, Mannheim 2, Schließfach 1138. 1706/1245

STUDEBAKER

Studebaker Gen.-Vertr. W. Hagen Automobile Krefeld, Ostwall 103, An- und Verkauf, Ersatzteile. 1702/1244

VERITAS

Veritas-Cabriolet oder Roadster in guter Verfassung gesucht. Gebe fabrikneues BMW-Gespann R 51 in Zahlung. Angebote mit Preis und Bild an Hugo Schmitz, Bad Ems. 1715/1245

VW

VW-Sport-Zweisitzer, nur für Sportliebhaber, 18 000 km gelauf., bis 155 km Geschw., verk. oder Tausch m. Ausgl. geg. 750 ccm DKW Cabrio F 8. Angebote unter 4829 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1707/1245

Suche VW Zweisitzer oder solche Karosserie, evtl. Tausch gegen VW-Standard-Schiebedach, Modell 53, 30 000 km gefahren. Ang. u. 4832 an „das AUTO, MOTOR und SPORT," Stuttgart, Postf. 1042. 1718/1246

WOHNANHÄNGER

Wohnanhänger mittl. Größe, nur gut erhalt., zu kauf. gesucht. F. Kreusch, Wuppertal, Rheinstr. 57. 1709/1245

Wohnanhänger! Berger-Sport-Sonderaufbau. Komfortabel eingerichtet mit großem Vorzelt, in bestem Zust. Anschaffungswert DM 10 200.—. Wegen Auswanderung preisgünstig abzugeb. J. Kusche, Mannheim, Spelzenstraße 3. 1708/1245

Wohnanhänger „Meise R 54" zu **Winterpreisen,** sehr preiswert, **Garantie,** Gratisprospekt, Anfrage lohnt! **F. Raubenheimer,** Wohnwagenbau, (22b) **Meisenheim**/Glan 4.

* STELLENANGEBOTE *

Wohnwagen-Vertretung

auch nebenberuflich, vergibt Herstellerfirma

Anfragen unter 4827 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042.

1696/1244

Wir suchen für sofort 1 tüchtigen, erfahrenen, abschlußsicheren Verkäufer für das ges. Ford-Programm. Johs. Theurer, KG., Fordhändler, Nagold, Tel. 365. 1710/1245

* STELLENGESUCHE *

Suche Stelle als Autoverkäufer bei Gebrauchtwagenhändler. Angebote unter 1169 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1626/1071

Junger Kaufmann (Schweizer) sucht Stelle in Garage oder Automobil-Vertretung in größerer deutscher Stadt zwecks Weiterbildg. Angeb. unt. 4830 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 1711/1245

* VERSCHIEDENES *

Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 1712/1245

Formel III. Wegen Umstellung abzugeben: Jap Werkmotor, von mir selbst bei Jap montiert u. gebremst, garantiert 46,5 PS, absolut neuwertig. Ferner Ersatzteile, fabrikneu u. neuwert., preisgünstig, u. 1 Norton-Renngetriebe. Kurt Kuhnke, Braunschweig, Spitzwegstraße 22. 1705/1245



Fußluftpumpen für Pkw. DM 15.—, **Fußluftpumpen mit eingebautem Manometer** bis 10 atü für Pkw, Lkw und Ackerfahrzeuge DM 38.— Werkzeugkatalog gratis. Nachnahme oder Ref. **Westfalia** Werkzeugco., Hagen i. W. 379

Wer sucht befähigten Beifahrer für Rallyes? Bewerber- und Fahrerlizenz 1955 vorhanden. Suche evtl. auch Beifahrer für eig. Wagen (Peugeot 203). Näheres durch Ernst-August Nienstedt, Güdingen (Saargeb.). 1713/1245

Bauanleitung für Klein-Renn- u. Sportwagen DM 5.—. Plog, Hamburg 20, Edgar Rosstr. 6 III. 1714/1245

Unlust, Müdigkeit - ade Dagegen gibt es Franklin Tee
Der weltbekannte Franklin Tee ein bewährtes Blutreinigungsmittel, macht schlank und jugendlich, regt Leber- und Nierentätigkeit an, beseitigt Magen- und Darmbeschwerden, auch hartnäckige Stuhlverstopfung, lindert Rheumatismus, Neuralgie und Migräne. Verlangen Sie ausdrücklich Franklin Tee in Ihrer Apotheke zu 2.15 DM.

Abgespannt?

Kopfschmerzen und Benommenheit beeinträchtigen die Sicherheit im Verkehr. 1–2 Tabletten wirken schnell schmerzlindernd und auffrischend.

Temagin

10 Tabletten DM –,95 in allen Apotheken



RHEINLAND-STAHLGARAGEN
ab DM 30,- monatl.
Abzhlg. keine Wechsel
FRIEDRICH HUBERT GAERNER K.G. - DUISBURG 6



Die letzte Seite

Fernverkehr auf Einbahnstraßen

Innerhalb unserer Städte, ja selbst schon in kleineren Ortschaften hat man die Verkehrsnot nicht ohne Erfolg mittels eines Systems von Einbahnstraßen und „großen" Kreisverkehrs fühlbar gemildert. Das brachte zwar meist den Kraftfahrern gewisse Umstände und Umwege, man nimmt sie aber in Kauf, weil sie in summa doch ein besseres Vorwärtskommen gestatten.

Nun sind aber auch viele wichtige Bundesstraßen heutzutage derart überlastet, daß man den Dingen nicht mehr länger einfach ihren Lauf lassen kann. Straßenbau ist und bleibt natürlich die erste Kardinalforderung, doch gibt es eine zweite, die billiger realisiert werden kann, nämlich die, das vorhandene Straßensystem besser auszunützen. Warum sollte sich die Kraftfahrt nicht daran gewöhnen können, auch im Fernverkehr und im kleinen Überlandverkehr zugunsten eines besseren Verkehrsflusses und größerer Sicherheit tragbare Umwege in Kauf zu nehmen? Vielerorts besteht nämlich die Möglichkeit, den Verkehr in der einen Richtung von der altgewohnten Hauptstraße weg auf andere Straßen zu verlegen, die oft ohnehin schon gut ausgebaut sind und gar nicht mal immer einen nennenswerten Umweg bedingen.

Wir wollen ein Beispiel herausgreifen, das uns gerade zur Hand ist. Es besteht unserer Ansicht nach überhaupt kein zwingender Grund, den von Süden nach Norden drängenden Kraftverkehr von der Autobahn-Ausfahrt Northeim an unbedingt über Hannover und Soltau dem von Norden nach Süden drückenden Verkehr entgegenlaufen zu lassen. Man hätte ohne weiteres die Möglichkeit, einen dieser beiden Verkehrsströme über die Straße Braunschweig—Lüneburg zu lenken, die zwar eine etwas längere Fahrstrecke darstellt, im übrigen aber noch zu den wenig benutzten Verkehrsstraßen gehört.

Ähnliche und vergleichbare Möglichkeiten bestünden wohl überall in Deutschland. Mit halben Maßnahmen wäre freilich niemandem geholfen und vor allem dürfte der Anliegerverkehr ebensowenig ausgenommen sein wie in städtischen Einbahnstraßen. Gewiß würden auch solcherart finanzielle Aufwendungen notwendig werden, denn da fehlt meinetwegen eine Brücke, dort noch ein ergänzendes Straßenstück. Umsonst ist aber letzten Endes nur der Tod, und der kostet bekanntlich das Leben. *H. A.*

Da war der Vater baß erstaunt

Herr Müller lebte beschaulich dahin. Selbst als Katharina, sein braves Weib, ihn eines Tages mit einem Söhnlein überraschte, blieb er guten Mutes, denn, so sagte er sich, wir werden das Kind schon richtig schaukeln. Und das taten sie auch. Katharina und er.

Nun wäre eigentlich alles gut gewesen, wenn nicht Herrn Müllers Bruder auf den sympathischen Gedanken gekommen wäre, ein Auto zu kaufen, Kurtchen war inzwischen 19 Jahre alt geworden. Und Kurtchen sprach: „Den fahre ich." — „Du kannst ihn ruhig mal haben", meinte sein Onkel.

Und Kurtchen fuhr. Er fuhr auf und ab, hin und her, berg und tal, vor und zurück. Herrn Müllers Ruhe war dahin. Katharina verlor den Appetit. Aufregung, sagte der Arzt und warf einen mißbilligenden Blick auf Kurtchen.

Eines Tages sprach der hoffnungsvolle Jüngling zu seinem gebeugten Vater: „Morgen fahre ich zu Fräulein Schulze. Sie verlobt sich." „Mit dir?" fragte Herr Müller resigniert.

„Mitnichten!" antwortete der Knabe entschieden.



„Seitdem er einen Strafzettel wegen Übertretung der Höchstgeschwindigkeit bekommen hat, kennt sein Stolz keine Grenzen!"

„Fahr' zu, mein Sohn", sprach Herr Müller.

Und Kurtchen fuhr. In Begleitung eines Polizeibeamten kam er 24 Stunden später zurück. Der Beamte erklärte Herrn Müller, Kurtchen sei mit seinem Wagen in eine Apotheke gefahren. Dort habe man sofort den Alkoholgehalt seines Blutes festgestellt, 2,11 Promille. Er habe also im Zustande schwerer Trunkenheit am Steuer gesessen. „Für den Schaden werden Sie wohl auch haftbar gemacht werden", meinte er.

„Ich habe doch nicht gefahren", murmelte Herr Müller verständnislos. „Nein", sprach das Gericht. „Herr Müller hat nicht gefahren, aber als Vater hat er die Pflicht, seinen Sohn zu beaufsichtigen. Herr Müller muß beweisen, daß er diese Aufsichtspflicht erfüllt hat. Den Beweis hat er nicht erbracht. Er hat seinen Sohn fahren lassen, obgleich er wußte, daß er zu einer Verlobungsfeier fuhr und wahrscheinlich Alkohol zu sich nehmen würde. Herr Müller hat auch nicht nachgewiesen, daß er keine Möglichkeit gehabt habe, seine Aufsichtspflicht auszuüben, oder daß der Schaden auch bei gehöriger Aufsichtspflicht entstanden sein würde. Also ist auch Herr Müller schadensersatzpflichtig."

Kurtchen sieht man fortan nur noch zu Fuß gehen, jedenfalls in die Apotheke. *A. M.*

Das wird doch nichts!

Man liest neuerdings von Plänen, wonach die Eisenbahnen unbedingt den Autofahrer wieder für sich gewinnen wollen. Wer über weite Strecken mit seinem eigenen PKW reisen will, dem soll zukünftig die Möglichkeit geboten werden, sein Fahrzeug bis zum Zielort zu verladen, wobei es mit dem gleichen Zug rollt, wie der Fahrgast auch. Man denkt sich das offenbar so, daß an die normalen Schnellzüge Spezialwaggons angehängt werden, in die der Autofahrer seinen PKW hineinfährt. Schön wäre es ja, wenn sich das machen ließe, denn schon mancher Langstreckenfahrer hat sich gewünscht, daß er nicht selber zu fahren braucht, sondern irgendeine Vorrichtung für das Fahren seines Autos sorgt.

Wenn man sich allerdings die wirtschaftliche Seite eines solchen Projektes ansieht, dann muß man eine solche Planung wohl als Phantasie bezeichnen. Wie billig müßte die Bahn wohl sein, um dem Autofahrer einen Anreiz zu bieten? Da schon zwei Personen mit einem Auto billiger fahren, als mit der Bahn, dürfte der Personenwagen wohl nur noch zu einer Art Anerkennungsgebühr befördert werden. Eines scheint ziemlich sicher zu sein bei diesem Projekt: Außer einer Vergrößerung des Defizits wird für die Bahn dabei nichts herauskommen! *ZAV*

Nur auf Umwegen ...

Wer lacht da? Niemand. Na, dann können wir anfangen. Auf Seite 10 der Illustrierten QUICK vom 5. März 1955 lasen wir unter einem Photo vom Mercedes Benz 190 SL dies für unsere Leser:

„Und jetzt: 190 Sachen! Noch geheim — doch QUICK war schneller. Eine schnelle Kamera lüftet das Geheimnis: der neueste Mercedes. Eine Aufnahme mit Seltenheitswert: der bisher noch geheime neue Mercedes 190 SL. Nur auf Umwegen waren einige Daten dieser Neukonstruktion zu erfahren: 1,9-Liter-Vierzylinder-Motor, Leistung 105 PS, fährt über 180 Stundenkilometer, vier synchronisierte Gänge. Kostenpunkt: 16 000 DM."

Da muß doch jemand auf der Zündschnur dieser „Sensation" gestanden haben — ganze 14 Monate lang (in Worten: vierzehn Monate!). Das AUTO, MOTOR und SPORT hat schon am 6. Februar 1954 (vierundfünfzig) auf drei Seiten ausführlich über die beiden Mercedes-Sportwagen 190 SL und 300 SL berichtet. An technischen Daten hätten die QUICK-Tester eine ganze Menge mehr daraus erfahren können — ganz ohne Umwege: Bohrung, Hub, Verdichtung, Drehzahl, Drehmoment, Tankinhalt, Länge, Höhe, Breite zum Beispiel. Im Laufe des Februar und März 1954 berichteten so ziemlich alle deutschen Motorfachzeitschriften über den 190 SL. Die Redaktion der ADAC-MOTORWELT beispielsweise liegt keine 500 Meter von der QUICK-Redaktion entfernt. Aber nein: „Auf Umwegen . . ." Dummer Fehler? Nein: verantwortungslos. *K.*



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 8. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.

